



DIÁRIO

República Federativa do Brasil

DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

ANO XLII — Nº 58

SEXTA-FEIRA, 11 DE SETEMBRO DE 1987

BRASÍLIA — DF

SENADO FEDERAL

RETIFICAÇÃO

Nº **Diário do Congresso Nacional** — Seção II — nº 51, datado de terça-feira, 25 de agosto de 1987, incluía-se, por haver saído com omissão na 1ª página, o seguinte:

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte:

RESOLUÇÃO Nº 106, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Florianópolis, Estado de Santa Catarina, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 48.072,13 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Florianópolis, Estado de Santa Catarina, nos termos do artigo 2º da Resolução nº 93, de 11 de outubro de 1976, alterada pela Resolução nº 140, de 5 de dezembro de 1985, ambas do Senado Federal, autorizada a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 48.072,13 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à aquisição de equipamentos para coleta de lixo, no município.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de agosto de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VI da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente promulgo a seguinte:

RESOLUÇÃO Nº 107, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Poá, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 69.832,47 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Poá, Estado de São Paulo, nos termos do artigo 2º da Resolução nº 93, de 11 de outubro de 1976, alterada pela Resolução nº 140, de 5 de dezembro de 1985, ambas do Senado

EXPEDIENTE
CENTRO GRÁFICO DO SENADO FEDERAL

PASSOS PÔRTO
Diretor-Geral do Senado Federal
AGACIEL DA SILVA MAIA
Diretor Executivo
LUIZ CARLOS DE BASTOS
Diretor Administrativo
JOSECLER GOMES MOREIRA
Diretor Industrial
LINDOMAR PEREIRA DA SILVA
Diretor Adjunto

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL
Impresso sob a responsabilidade da Mesa do Senado Federal

ASSINATURAS

Semestral	Cz\$ 264,00
Despesa c/ postagem	Cz\$ 66,00
(Via Terrestre)	330,00
TOTAL	Cz\$ 2,00

Tiragem: 2.200-exemplares.

Federal, autorizada a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 69.832,47 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à implantação de sarjetas, meios-fios e galerias pluviais, no Município.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de agosto de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do art. 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente promulgo a seguinte:

RESOLUÇÃO Nº 108, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Sorocaba, Estado de São Paulo, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 73.065,40 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN.

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Sorocaba, Estado de São Paulo, nos termos do artigo 2º da Resolução nº 93, de 11 de outubro de 1976, alterada pela Resolução nº 140, de 5 de dezembro de 1985, ambas do Senado Federal, autorizada a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 73.065,40 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de gestora do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Social — FAS, destinada à conclusão da implantação do colégio supletivo de primeiro grau, no Município.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de agosto de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

Faço saber que o Senado Federal aprovou, nos termos do artigo 42, inciso VI, da Constituição, e eu, Humberto Lucena, Presidente, promulgo a seguinte:

RESOLUÇÃO Nº 109, DE 1987

Autoriza a Prefeitura Municipal de Jardim, Estado do Mato Grosso do Sul, a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 7.443.152,00 (sete milhões, quatrocentos e quarenta e três mil, cento e cinquenta e dois cruzados).

Art. 1º É a Prefeitura Municipal de Jardim, Estado do Mato Grosso do Sul, nos termos do artigo 2º da Resolução nº 93, de 11 de outubro de 1976, alterada pela Resolução nº 140, de 5 de dezembro de 1985, ambas do Senado Federal, autorizada a contratar operação de crédito no valor de Cz\$ 7.443.152,00 (sete milhões, quatrocentos e quarenta e três mil, cento e cinquenta e dois cruzados), junto à Caixa Econômica Federal, esta na qualidade de agente financeira da operação, destinada à execução de obras de infra-estrutura urbana e aquisição de equipamentos para coleta de lixo, no Município.

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, 21 de agosto de 1987. — Senador **Humberto Lucena**, Presidente.

SUMÁRIO

1 — ATA DA 4ª REUNIÃO, EM 10 DE SETEMBRO DE 1987**1.1 — ABERTURA****1.1.1 — Comunicação da Presidência**

— Inexistência de **quorum** para a abertura da sessão.

1.1.2 — Designação da Ordem do Dia da próxima sessão**1.2 — ENCERRAMENTO****2 — EXPEDIENTE DESPACHADO****2.2.1 — Mensagens do Senhor Presidente da República**

— Nº 185/87 (nº 290/87, na origem), restituindo autógrafos de projeto de lei sancionado.

— Nºs 187 e 188/87 (nºs 295 e 296/87, na origem), de agradecimento de comunicações.

Submetendo à deliberação do Senado Federal a escolha de nome indicado para função cujo provimento depende de sua prévia aquiescência:

— Nº 186/87 (nº 294/87, na origem), referente à escolha do Sr. Mauro Sérgio da Fortes Costa Couto, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República do Iraque.

2.2.2 — Ofícios

— Das Lideranças do PMDB e do PDS, de substituições de membros em comissões permanentes.

2.2.3 — Comunicações

— De Srs. Senadores que se ausentarão do País.

3 — ATAS DE COMISSÃO**4 — MESA DIRETORA****5 — LÍDERES E VICE-LÍDERES DE PARTIDOS****6 — COMPOSIÇÃO DE COMISSÕES PERMANENTES****ATA DA 4ª REUNIÃO, EM 10 DE SETEMBRO DE 1987****1ª Sessão Legislativa Ordinária, da 48ª Legislatura****Presidência do Sr. Francisco Rollemberg****ÀS 10 HORAS, ACHAM-SE PRESENTES OS SRS. SENADORES:**

Mário Maia — Aluizio Bezerra — Nabor Júnior — Leopoldo Peres — Áureo Mello — Odacir Soares — João Menezes — Almir Gabriel — Jarbas Passarinho — Alexandre Costa — Edison Lobão — Chagas Rodrigues — Virgílio Távora — Cid Sabóia de Carvalho — Mauro Benevides — José Agripino — Lavoisier Maia — Marcondes Gadelha — Humberto Lucena — Raimundo Lira — Marco Maciel — Antonio Farias — Guilherme Palmeira — Divaldo Suruagy — Francisco Rollemberg — Lourival Baptista — Luiz Viana — Jutahy Magalhães — Rui Bacelar — José Ignácio Ferreira — Gerson Camata — João Calmon — Afonso Arinos — Nelson Carneiro — Alfredo Campos — Ronan Tito — Severo Gomes — Fernando Henrique Cardoso — Mário Covas — Mauro Borges — Iram Saraiva — Irapuan Costa Júnior — Pompeu de Sousa — Meira Filho — Roberto Campos — Louremberg Nunes Rocha — Márcio Lacerda — Mendes Canale — Rachid Saldanha Derzi — Wilson Martins — Leite Chaves — Afonso Camargo — José Richa — Ivan Bonato — Dirceu Carneiro — Nelson Wedekin — Carlos Chiarelli — José Paulo Bisol — José Fogaça.

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)

— A lista de presença acusa o comparecimento de 59 Srs. Senadores.

No plenário, no entanto, não há número suficiente para a abertura de sessão.

Nos termos do disposto do § 2º do artigo 180 do Regimento Interno, será despachado o Expediente que se encontra sobre a mesa, ficando designado para a Ordem do Dia da próxima ses-

são ordinária, de segunda-feira, as seguintes matérias:

ORDEM DO DIA**— 1 —**

Discussão, em turno único, do Projeto de Lei da Câmara nº 18, de 1987 (nº 8.384/86, na cada de origem), de iniciativa do Senhor Presidente da República, que dispõe sobre a liquidação de débitos previdenciários de instituições educacionais e culturais. (Dependendo de parecer.)

— 2 —

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 101, de 1987 (apresentado pela Comissão de Constituição e Justiça como conclusão de seu Parecer nº 12, de 1987), que suspende a execução do artigo 9º, da lei nº 2.322, de 2 agosto de 1982, do Município do Paulista, do Estado de Pernambuco.

— 3 —

Discussão, em turno único, do Projeto de Resolução nº 142, de 1987, que autoriza a Prefeitura Municipal de Petrolina, Estado de Pernambuco, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 80.000,00 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN, tendo

PARECER FAVORÁVEL, proferido em plenário.

— 4 —

Mensagem nº 162, de 1987 (nº 262/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Araújo, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 13.114,66 Obri-

gações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

— 5 —

Mensagem nº 165, de 1987 (nº 265/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Belém, Estado do Pará, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 440.996,24 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

— 6 —

Mensagem nº 168, de 1987 (nº 268/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Buritis, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 39.935,78 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

— 7 —

Mensagem nº 169, de 1987 (nº 269/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Coromandel, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 46.992,48 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

— 8 —

Mensagem nº 172, de 1987 (nº 272/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Iguatama, Estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 18.796,99 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Dependendo de parecer.)

— 9 —

Mensagem nº 173, de 1987 (nº 274/87, na origem), relativa à proposta para que seja autorizada a Prefeitura Municipal de Moerna, estado de Minas Gerais, a contratar operação de crédito no valor correspondente, em cruzados, a 13.114,66 Obrigações do Tesouro Nacional — OTN. (Ddependendo de parecer.)

O SR. PRESIDENTE (Francisco Rollemberg)
— Está encerrada a reunião.

(Levanta-se a reunião às 10 horas e 31 minutos.);

EXPEDIENTE

Despachado nos termos do § 2º do art. 180 do Regimento Interno.

MESSAGEM DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Restituindo autógrafos de Projeto de Lei sancionado:

Nº 185/87 (nº 290/87, na origem), de 4 de setembro do corrente ano, referente ao Projeto de Lei da Câmara nº 30, de 1987 (nº 211/87, na Casa de origem), que autoriza o Poder Executivo a abrir créditos adicionais até o limite de Cz\$ 319.562.900.000,00 e dá outras providências.

(Projeto que se transformou na Lei nº 7.616, de setembro de 1987).

De agradecimento de comunicação:

Nº 187/87 (nº 295/87, na origem), de 9 do corrente, referente à promulgação das Resoluções nºs 106 e 115, de 1987.

Nº 188/87 (nº 296/87, na origem), de 9 do corrente, referente à aprovação das matérias constantes das Mensagens da Presidência da República nºs 122, 148, 179, 190, 194 e 195, de 1987.

Submetendo à deliberação do Senado Federal a escolha de nome indicado para função cujo provimento depende de sua prévia aquiescência:

MENSAGEM

Nº 186, de 1987

(Nº 294/87, na origem)

Excelentíssimos Senhores Membros do Senado Federal:

De conformidade com o artigo 42 (item III) da Constituição, tenho a honra de submeter à aprovação de Vossas Excelências a escolha, que desejo fazer, do Senhor Mauro Sérgio da Fonseca Costa Couto, Ministro de Primeira Classe, da Carreira de Diplomata, para exercer a função de Embaixador do Brasil junto à República do Iraque, nos termos dos artigos 56 e 58 do Regulamento de Pessoal do Serviço Exterior, baixado pelo Decreto nº 93.325, de 1º de outubro de 1986.

2. Os méritos do Embaixador Mauro Sérgio da Fonseca Costa Couto, que me induziram a escolhê-lo para o desempenho dessa elevada função, constam da anexa informação do Ministério das Relações Exteriores.

Brasília, 8 de setembro de 1987. — **José Sarney.**

INFORMAÇÃO

Curriculum Vitae

Embaixador MAURO SÉRGIO DA FONSECA COSTA COUTO.

Rosário do Sul — RS, 14 de março de 1934.

Filho de José da Fonseca Costa Couto e Julieta Corrêa Couto.

Curso de Preparação à Carreira de Diplomata, IRBr.

Curso de Aperfeiçoamento de Diplomatas, IRBr. Professor de Prática Diplomática II no Curso de Prática.

Diplomática e Consular, 1975/76.

Representante Residente, Substituto, na Agência Internacional de Energia Atômica, 1979/81.

Cônsul de Terceira Classe, 31 de janeiro de 1957. Segundo-Secretário, merecimento, 21 de outubro de 1961.

Primeiro-Secretário, merecimento, 31 de julho de 1967.

Conselheiro, merecimento, 1º de janeiro de 1978. Ministro de Segunda Classe, merecimento, 1º de setembro de 1977.

Ministro de Primeira Classe, merecimento, 1º de julho de 1986.

Assistente do Chefe do Departamento de Assuntos Jurídicos, 1964.

Assistente do Secretário-Geral Adjunto para Assuntos Americanos, 1964/76.

Secretário da Seção de Segurança Nacional, 1965.

Chefe da Divisão de Cooperação Técnica, 1974/78.

Chefe do Departamento de Cooperação Cultural, Científica e Tecnológica, 1977/78.

Secretaria de Orçamento e Finanças, SECOR, 1984/87.

Assunção, Terceiro-Secretário, 1958/61.

Assunção, Encarregado, 1961.

Antuérpia, Segundo-Secretário, 1961.

Antuérpia, Cônsul-Adjunto, 1962/64.

Antuérpia, Encarregado, 1962 e 1963.

Amsterdã, Encarregado, 1962.

Bruxelas, CEE, Segundo-Secretário, 1963.

Bruxelas, CEE, Encarregado de Negócios, 1963.

Caracas, Segundo-Secretário, 1964.

Montevideu, ALALC, Segundo-Secretário, 1966/67.

Montevideu, Primeiro-Secretário, 1967/69.

Genebra, Delegação Permanente, Primeiro-Secretário, 1969/71.

Genebra, Chefe do Setor de Seleção de Imigrantes, 1970/71.

Nova Iorque, ONU, Primeiro-Secretário, 1971/73.

Nova Iorque, ONU, Encarregado de Negócios, 1972 e 1973.

Nova Iorque, ONU, Conselheiro, 1973/74.

Viena, Ministro Conselheiro, 1978/81.

Viena, Encarregado de Negócios, 1979, 1980 e 1981.

Luanda, Embaixador, 1982/84.

São Tomé e Príncipe, Embaixador, cumulativamente, 1982/83.

II CIE, Rio de Janeiro, 1965 (membro).

Conferência dos Chanceleres das Partes Contratantes da ALALC, Montevideu, 1965 (membro).

V e VI Período de Sessões das Partes Contratantes do Tratado de Montevideu, Montevideu, 1965 (Secretário-Geral) e 1966 (membro).

Reunião dos Chefes de Estados Americanos, Punta del Este, 1967 (membro).

VIII Comissão do Ferro e Aço da OIT, Genebra, 1970 (membro).

Conselho Internacional de Aperfeiçoamento Profissional e Técnico, Turim, 1970 (membro).

Reunião Extraordinária do Comitê Permanente da União de Bema, 1970 (membro).

Conferência Diplomática sobre Classificação de Patentes, Estrasburgo, 1971 (delegado).

Reunião dos Comitês Provisórios do Tratado de Cooperação de Patentes, Genebra, 1971 (delegado).

XXVI XXVII e XXVIII Sessões da Assembléia Geral da ONU, Nova Iorque, 1972, 1972 e 1973 (delegado).

III Reunião da Comissão Mista Brasileiro Boliviana de Cooperação Econômica e Técnica, La Paz, 1974 (delegado).

XVI, XVII, XVIII, XX, XXI e XXIII Sessões do Conselho de Administração do PNULD, 1974 (delegado).

Reunião da Comissão Mista Brasil-Espanha, 1974 (delegado).

II Reunião da Comissão Mista Brasileiro Peruana de Cooperação Econômica e Técnica, Brasília, 1974 (delegado).

IV Subcomissão de Temas Culturais e Cooperação Técnica dos Acordos de Formação Profissional da Universidade do Trabalho de Porto Alegre e Coordenação de medidas entre as partes brasileira e espanhola da Comissão Mista Brasil-Espanha, Brasília, 1974 (delegado).

Comissão Mista Franco-Brasileira de Relações Culturais, Científicas e Técnicas, Brasília, 1975 (delegado).

III Reunião da Comissão Mista Brasileiro-Boliviana de Cooperação Econômica e Técnica, Brasília, 1975 (delegado).

III Reunião da Comissão Mista Brasileiro-Peruana de Cooperação Técnica, Lima, 1975 (delegado).

XIX Sessão do Conselho de Administração do PNULD, 1974 (chefe).

I Reunião da Comissão Mista Brasileiro-Mexicana de Cooperação Científica e Técnica, 1975 (delegado).

II Reunião da Comissão Mista Brasil-Canadá, 1971 (delegado).

Conferência das Nações Unidas sobre Cooperação Técnica entre países em desenvolvimento. Buenos Aires, 1978 (delegado).

XII Sessão da Junta de Desenvolvimento Industrial da UNIDO, 1978 (delegado).

Conferência Negociada da nova Constituição da UNIDO, 1979 (delegado e relator-geral).

XIII, XIV e XV Sessão da Junta de Desenvolvimento Industrial da UNIDO, 1979 e 1980 (chefe).

O Embaixador MAURO SÉRGIO DA FONSECA COSTA COUTO se encontra nesta data no exercício de suas funções de Secretário de Orçamento e Finanças.

Secretaria de Estado das Relações Exteriores de 1987. — **Marco César Meira Nasiaush,** Subsecretário-Geral de Administração e de Comunicações.

À Comissão de Relações Exteriores

OFÍCIOS

Brasília, 3 de setembro de 1987

OF. nº 66/87

À Sua Excelência o Senhor
Senador Humberto Lucena
Presidente do Senado Federal.

Senhor Presidente,
Solicito a V. Exª, na forma do Regimento Interno do Senado Federal, a inclusão do Senador Albano Franco na Comissão de Relações Exteriores, como membro titular, em substituição ao Senador Alfredo Campos.

Aproveito a oportunidade para renovar a V. Exª meus protestos de consideração e apreço. — **Fernando Henrique Cardoso**, Líder do PMDB.

Brasília, 8 de setembro de 1987

OF. nº 79/87

Exmº Sr.

Senador Humberto Lucena
DD. Presidente do Senado Federal
Senhor Presidente,

Solicito as necessárias providências de Vossa Excelência no sentido da substituição, na Comissão de Relações Exteriores desta Casa, do Senhor Senador Roberto Campos pelo Senhor Senador Lavoisier Maia, ambos do Partido Democrático Social.

Ao ensejo renovo a Vossa Excelência os protestos de estima e consideração. — **Jarbas Passarinho**, Líder do PDS.

OF. nº 80/87

Brasília, 8 de setembro de 1987

Exmº Sr.

Senador Humberto Lucena DD, Presidente do Senado Federal
Senhor Presidente,

Solicito as necessárias providências de Vossa Excelência no sentido da substituição, na Comissão de Constituição e Justiça desta Casa, do Senhor Senador Lavoisier Maia pelo Senhor Senador Roberto Campos, ambos do Partido Democrático Social.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de consideração e apreço. — **Jarbas Passarinho**, Líder do PDS.

COMUNICAÇÕES

Brasília, 9 de setembro de 1987

Excelentíssimo Senhor
Senador Humberto Lucena
DD. Presidente do Senado Federal
Nesta

Senhor Presidente:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência, de acordo com o disposto no art. 43, alínea a, do Regimento Interno do Senado Federal, que me ausentarei dos trabalhos desta Casa, a partir do dia 11/9/87, para breve viagem a Berlim — Alemanha Ocidental, presidindo a delegação brasileira ao seminário sobre Administração Pública e Controle Financeiro-Orçamentário, nas áreas Municipal, Estadual e Federal, atendendo convite da Associação Brasileira de Municípios, conforme ofício anexo.

Sem outro motivo, aproveito o ensejo para reiterar a Vossa Excelência os protestos de estima e consideração.

Atenciosamente, — **Divaldo Suruagy**.

OF. nº 428/GMC/87

Brasília, 3 de setembro de 1987

Excelentíssimo Senhor
Senador Humberto Lucena
DD. Presidente do Senado Federal
Nesta

Senhor Presidente:
Nos termos do art. 43, alínea a, do Regimento Interno, comunico a Vossa Excelência que estarei ausente do País, no período de 5 a 12 do corrente mês, atendendo a convite formulado por organismos não governamentais que integram a Organização das Nações Unidas, em Berna, na Suíça.
No ensejo, renovo a Vossa Excelência o testemunho de minha estima e consideração. — **Maurício Corrêa**.

ATAS DE COMISSÃO

COMISSÃO PARLAMENTAR
DE INQUÉRITO

Criada através da Resolução nº 41, de 1987, destinada a apurar irregularidades divulgadas no jornal "Folha de S. Paulo", na concorrência para implantação da ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

4ª REUNIÃO, REALIZADA
EM 23 DE JUNHO DE 1987

Aos vinte e três dias do mês de junho do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às quinze horas, na Sala da Comissão de Finanças, presentes os Senhores Senadores João Menezes (Presidente), Mansueto de Lavor (Relator), Iram Saraiva, Ruy Bacelar, Olavo Pires, Mauro Borges, Afonso Camargo, Alexandre Costa e Pompeu de Sousa, reuniu-se a Comissão Parlamentar de Inquérito, destinada a apurar irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

Deixa de comparecer, por motivo justificado, o Senhor Senador Leopoldo Peres.

Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos da Comissão e convida o Doutor Henrique Santillo, Governador do Estado de Goiás, para tomar assento à Mesa. Em seguida, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Governador que discorre sua exposição nos seguintes termos: a implantação do Programa de Desenvolvimento do Brasil Central, Geopolítica e Desenvolvimento, a conquista da Amazônia, Transporte e Desenvolvimento, Os Efeitos CALHA e ARCO, Hidrovia do Araguaia, Conceitos Norteadores, Contornos do Programa e Conclusões sobre os Impactos da Ferrovia Norte-Sul na Região da Borda Amazônica.

Prosseguindo, passa-se à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores Mauro Borges, Iram Saraiva, Afonso Camargo, Alexandre Costa, Ruy Bacelar, Pompeu de Sousa e o Senhor Relator, Sena-

dor Mansueto de Lavor, para as considerações finais. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao Senhor Governador, o pronto atendimento à solicitação da Comissão e convida os Senhores Senadores Mauro Borges, Alexandre Costa e Ruy Bacelar para acompanharem o Senhor Governador até à porta.

O Senhor Presidente suspende os trabalhos por cinco minutos.

Reabertos os trabalhos, o Senhor Presidente convida o Engenheiro Lúcio Vasconcelos Lana e Souza, Diretor-Vice-Presidente da TRATEX S/A, para tomar assento à Mesa. Após juramento de praxe, o Senhor Presidente passa à fase interpelatória quando usam da palavra os Senhores Senadores Mansueto de Lavor, Alexandre Costa, Afonso Camargo, Ruy Bacelar e Iram Saraiva. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao depoente o pronto atendimento à solicitação da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, deu por encerrados os trabalhos da Comissão às dezenove horas e, para constar eu, José Augusto Panisset Santana, Assistente da Comissão, lavrei a presente ata que, lida e aprovada será assinada pelo Senhor Presidente e irá à publicação.

ANEXO À ATA DA 4ª REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 41, DE 1987, DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES DIVULGADAS NO JORNAL "FOLHA DE S. PAULO", NA CONCORRÊNCIA PARA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL E ANALISAR TODOS OS ASPECTOS DA VIABILIDADE SÓCIO-ECONÔMICA DAQUELA FERROVIA, DESTINADA A OUVIR OS SEGUINTE DEPOIMENTOS: DR. ANTÔNIO HENRIQUE SANTILLO, GOVERNADOR DO ESTADO DE GOIÁS E ENGENHEIRO LÚCIO VASCONCELOS LANA E SOUZA, DIRETOR-VICE-PRESIDENTE DA TRATEX S/A, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Presidente: Senador **João Menezes**Relator: Senador **Mansueto de Lavor**

(Íntegra do apanhamento taquigráfico da reunião.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está aberta a reunião.

Peço ao Dr. Décio Rezende de Souza, ao Engenheiro Lúcio Vasconcelos Lana e Souza e ao Engenheiro José Flávio Brandão que aguardem a oportunidade de depor na sala ao lado.

Todas as pessoas que vêm aqui depor prestam um juramento, mas V. Exª não velo para isso e sim como convidado desta Comissão, por isso está dispensado desta formalidade.

Passo a ler os termos da convocação para esta CPI:

"Nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno, é constituída no Senado Federal, uma Comissão de Inquérito, com-

posta por 9 membros para, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades divulgadas no jornal *Folha de S. Paulo*, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul, e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

São estes os termos da convocação, e pelo roteiro que estabelecemos V. Ex.^a terá o prazo de 40 minutos para fazer a exposição, que desejar. Querendo conceder apartes, V. Ex.^a pode fazê-lo durante a exposição ou, se preferir, somente ao seu término.

Como prefere V. Ex.^a?

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Prefiro fazer primeiro a exposição e, posteriormente, conceder os apartes.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra a V. Ex.^a

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Sr. Presidente da Comissão de Inquérito — Ilustre Senador João Menezes, Srs. Senadores, Senhoras e Senhores:

Quero saudar, primeiramente, a constituição desta Comissão Parlamentar de Inquérito no Senado Federal para examinar um assunto tão importante quanto este, que é o da construção da Ferrovia Norte-Sul.

A implantação do Programa de Desenvolvimento do Brasil Central, do qual a Ferrovia Norte-Sul é a principal infra-estrutura, propiciará ao nosso modo de ver, a incorporação de aproximadamente 1,4 milhão de quilômetros quadrados ao sistema produtivo nacional, perseguindo os seguintes objetivos principais:

- Programa de desenvolvimento, em cooperação com o setor privado.

- Redução dos desequilíbrios regionais.

- Interiorização de padrões de eficiência econômica.

- Integração de sistemas de transportes intermodais.

- Racionalização dos principais fluxos ferroviários.

O Estado de Goiás pode dar plenamente respostas imediatas a esses objetivos. Sua capacidade produtiva atual e suas potencialidades, longe de representarem um "vazio econômico", como propalam alguns, atestam esse fato.

Com menos de 4% da população do País, Goiás já participa com 10% da produção brasileira de grãos. Seu rebanho bovino, com mais de 21 milhões de cabeças, é o maior do Brasil. Goiás é o segundo maior produtor nacional de arroz, quarto de leite e milho, quinto de soja e algodão e o sexto produtor de suínos e aves. É a oitava economia regional, com um PIB em torno de 6,5 bilhões de dólares.

Considerado a quarta província mineral do País, é o maior produtor de níquel, esmeralda, amianto e cianita e grande produtor de fosfato, nióbio e quartzo, com sua produção de amianto, fosfato, ferro-níobio, ferro-níquel, cimento e vermiculita em franco crescimento.

O Estado apresenta-se numa economia típica de transição da estrutura agrário-mercantil para uma sociedade mercantil-industrial. Quase 80%

de renda já é produzida nas cidades, onde reside 70% da população, justamente o inverso de há duas décadas, quando este percentual pertence à zona rural. O setor industrial é responsável por 45% do consumo de energia elétrica.

Com essa realidade incontestável e todo um potencial a dinamizar, o Estado de Goiás encontra-se apto a receber um projeto da magnitude do Programa de Desenvolvimento do Brasil Central, fadado a contribuir para o crescimento e o bem-estar social da Nação.

1 — Geopolítica e Desenvolvimento

O Brasil vive hoje um conceito dualístico no seu desenvolvimento econômico. Em consequência de crises permanentes de balanço de pagamentos, a Nação se vê obrigada a uma inserção na economia mundial. Devemos, sob este ponto de vista, realizar um desenvolvimento voltado para fora, único capaz, a médio e longo prazos, de retirar-nos dessa dependência cíclica e constante das crises de contas externas e cambiais.

Por outro lado, o Brasil tem ainda imensos espaços a conquistar, como é o caso da região amazônica. Portanto, pode e deve promover também um desenvolvimento voltado para dentro, dinamizando suas enormes potencialidades internas. Seu modelo ideal de desenvolvimento só pode caminhar, harmonicamente, sobre duas pernas: desenvolvimento externo e desenvolvimento interno.

Somente assim disporá a Nação de flexibilidade para se desenvolver, independentemente das próximas crises mundiais que se avizinharam. A incerteza ronda os países industrializados na fixação do seu papel na economia mundial altamente integrada dos próximos anos, o que ficou evidente na recente reunião dos Sete Grandes, em Veneza.

A partir dos choques exógenos sobre a Borda da Amazônia, caracterizados por Carajás, Tucuruí e complexo metalúrgico do alumínio, no Norte; pela Belém-Brasília, no eixo Centro-Norte; por Brasília e pelas fronteiras agropecuárias Centro-Oeste, evidencia-se o deslocamento da fronteira do desenvolvimento para aquelas vastíssimas regiões.

A moderna geopolítica substitui até o conceito de Centro-Oeste pelo de Borda da Amazônia, pois, aos Estados do Centro-Oeste se interligam fatos econômicos que também ocorrem em Unidades Federativas do Norte, como o Maranhão e o Pará, projetados na conquista dos espaços amazônicos. É ali, e em proporções surpreendentes, que a Nação aumentará a sua oferta de alimentos e de bens industriais.

A Conquista da Amazônia

Diante desses fatos, forçoso é reconhecer que se inicia a conquista do Oeste, ou seja, dos espaços amazônicos. Trata-se de uma consequência dos choques exógenos que ocorrem sobre a Borda da Amazônia, numa resposta à necessidade do País de aumentar a sua oferta de alimentos e bens industriais. Tal conquista torna-se evidente por aquilo que em economia se conceitua como fatores de Alvin Hansen. De acordo com esse notável economista, quando fatores sustentaram alto nível de demanda na economia norte-ame-

ricana do século passado e, portanto, fundamentaram o desenvolvimento dos Estados Unidos em 100 anos.

O primeiro fator foi o crescimento demográfico que induziu investimentos em infra-estrutura em geral. Segundo, o deslocamento da fronteira geográfica com a conquista do Oeste. Terceiro, as inovações tecnológicas. Quarto, a natureza capital-intensiva da maior parte dessas inovações.

Tais fatores estão, em maior ou menor grau, presentes na Borda da Amazônia.

2 — Transporte e Desenvolvimento

Antes de mais nada, a Ferrovia Norte-Sul é um projeto de desenvolvimento integrado. É uma resposta à geopolítica de desenvolvimento da Borda da Amazônia e de integração do País, conceituada na intermodalidade dos transportes.

O projeto de desenvolvimento inerente à Ferrovia Norte-Sul aprofunda, nos dias atuais, a tese juscelinista de desenvolvimento integrado, viatransportes. Retoma-se, assim, ao binômio Transporte-Desenvolvimento, ao qual tanto deve o crescimento do Brasil. São fatos marcantes desse crescimento: a indústria automobilística e as inúmeras rodovias implantadas dentro da estratégia do Plano de Metas JK, com destaque para a Belém-Brasília.

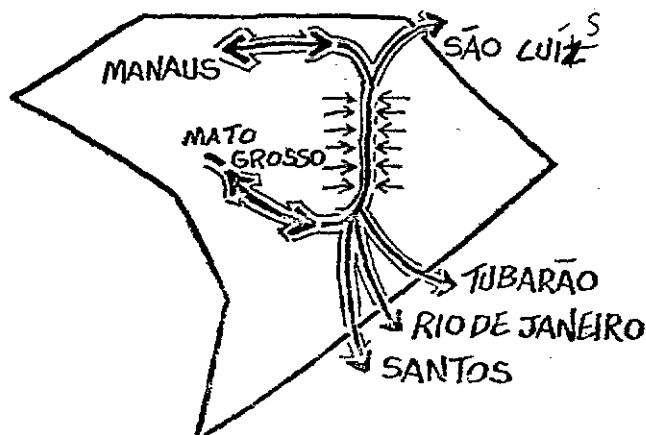
A Belém-Brasília, que seus opositores à época chamavam de "caminho de onça", apresentou, em 1986, no trecho Anápolis-Jaraguá, um tráfego médio diário de 4.100 veículos, com a participação de 50% de transporte de carga, o equivalente a 4,5 milhões de toneladas/ano, ou a 742 mil caminhões em movimento. A moderna técnica rodoviária indica que, a partir de cinco mil veículos/dia, a rodovia é considerada superada exigindo uma segunda pista. A Belém-Brasília, no trecho Anápolis-Araguaína, com mais de mil quilômetros, teve, em 1986, um volume médio de tráfego de 2.500 veículos/dia, com a participação de 56% de caminhões de carga, correspondente à movimentação de mais de três milhões de toneladas anuais.

O Brasil não possui eixos intermodais eficientes como os têm as principais nações continentais.

Resalte-se que o custo de uma tonelada, entre Carajás e o Japão, é de 18 dólares, enquanto o custo do transporte da mesma tonelada entre Carajás e o Sul do País é de 70 dólares.

Efeito Calha e Efeito Arco

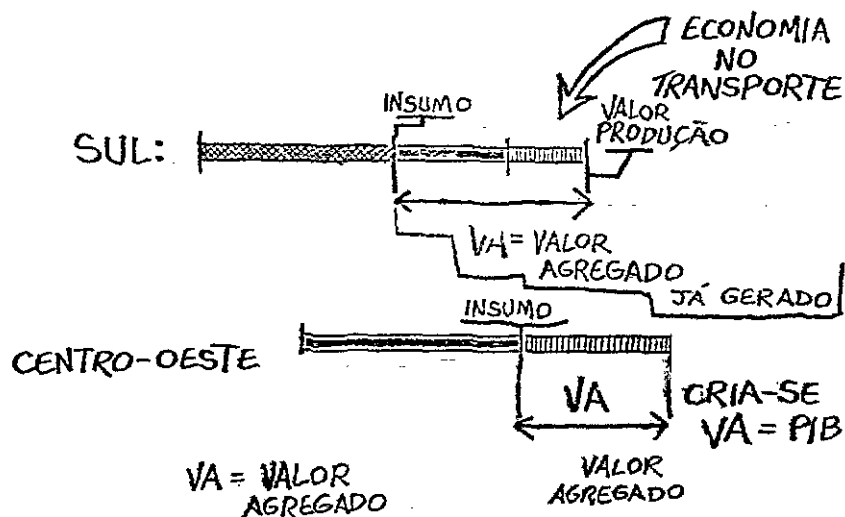
A Ferrovia Norte-Sul desenvolverá no Centro do País dois efeitos: Efeito Calha e Efeito Arco. O Calha decorre do afluxo de cargas à Ferrovia através de todo o sistema rodoviário vicinal, como se fosse o movimento de diversos rios a um único vale. O Arco se observa pela integração que a Ferrovia permitirá com os portos oceânicos de São Luís, ao Norte e Tubarão, Rio de Janeiro e Santos, ao Sul. Nota-se o Efeito Arco também no porto fluvial de Manaus, utilizando-se a intermodalidade ferrovia-hidrovia-rodovia, através dos rios Tocantins e Amazonas e a Belém-Brasília.



A Ferrovia Norte-Sul integrará, portanto, a Amazônia ao Nordeste e ao Sul-Leste do Brasil.

A Norte-Sul produzirá, assim, um impacto de grande potência sobre os fatores de desenvolvimento que já ocorrem na Borda da Amazônia.

O impacto da Ferrovia Norte-Sul sobre a renda nacional será maior, na Região Centro-Oeste, do que o impacto que uma estrada de ferro semelhante geraria no Sul. No Sul, seria uma economia no transporte, numa renda já gerada. Na Borda da Amazônia, seria uma geração de renda, aumentando-se, portanto, o Produto Interno Bruto do País.



3 — Hidrovia do Araguaia

Estudos realizados pelo Programa de Desenvolvimento Integrado do Araguaia e Tocantins —

Prodiat, e pela Organização dos Estados Americanos — OEA, chegaram a estas conclusões:

— o calado no trecho Conceição do Araguaia — Aruanã com garantia de 90% ao longo do ano é de apenas 70 centímetros;

— no mesmo trecho, em 50% do ano, pode-se garantir o calado de apenas um metro;

— há necessidade de se realizarem pesquisas durante um período de pelo menos cinco anos, para que todas as questões sobre navegabilidade do rio possam ser definidas;

— um comboio de pesquisas deverá realizar, em 18 meses, medições e análises, levando em conta todas as variações de regime do rio.

Tais estudos e pesquisas serviram para definir a hidráulica do rio e também para se verificarem os fenômenos de mobilidade extrema dos bancos de areia do Araguaia. Esse é o fundamento obstáculo à navegação. As formações aluviais dos principais contribuintes do Araguaia tornam o rio um depositário de areias que formam suas extensas praias, variáveis a cada enchente. Pode-se definir o Araguaia como um rio de bancos móveis, como o rio Loire da França. No Araguaia, o canal é indefinido.

Destaca-se ainda a questão ecológica, representando sérias restrições. É preciso que os estudos recomendados dimensionem com propriedade as “perdas ecológicas”, que significariam obras de estabilização de margens, bancos e canais móveis. A construção de espigões, para manutenção de canais em rios de fundo móvel, altera as relações entre meio líquido e meio sólido, destruindo praias e margens para se fazerem canais navegáveis.

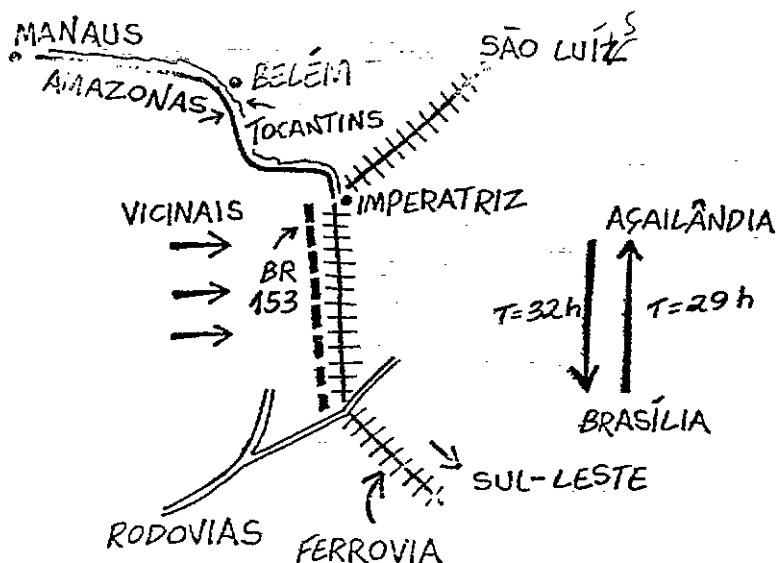
O importante é entender-se que hidrovia e ferrovia não são meios competitivos excludentes. No conceito moderno de transportes, hidrovia e ferrovia são meios intermodais. A hidrovia tem suas limitações, mas também vantagens. O mesmo se pode dizer em relação às ferrovias. Hoje, para maior eficiência dos transportes no eixo Norte-Sul, até que os estudos do Araguaia estejam concluídos, a estrada de ferro oferece maior grau de eficiência. Principalmente porque a Ferrovia Norte-Sul se interligará a Belém e Manaus, através da hidrovia do Tocantins, usando-se as eclusas de Tucuruí.

Além disso, a capacidade de carga da hidrovia do Araguaia, com o comboio-tipo, de 1.100 toneladas, estaria limitada a 5 milhões de toneladas/ano, enquanto a Ferrovia Norte-Sul pode movimentar 30 milhões de toneladas/ano, com apenas uma via singela.

Os custos comparativos, entre hidrovia e ferrovia, por tonelada de capacidade instalada, sem a Barragem de Santa Isabel, seriam os seguintes:

- Ferrovia — 80 US\$/t/ano
- Hidrovia — 200 US\$/t/ano

No futuro, com a construção da Barragem de Santa Isabel e de inúmeras outras com as respectivas eclusas, a hidrovia do Araguaia será viável e incrementará o desenvolvimento da Região.



4 — Conceitos Norteadores

Outro aspecto deve ser também observado no projeto de desenvolvimento proposto para a Ferrovia Norte-Sul. Trata-se de um programa de desenvolvimento de desconcentração do pólo dinâmico da economia brasileira: o Sul-Leste. É interessante analisar-se a mecânica do pólo dinâmico, enraizada na nossa história econômica, para melhor se entender a importância da Ferrovia Norte-Sul como programa de desenvolvimento desconcentrador da renda e do emprego.

Numa primeira fase, o pólo dinâmico chama a si mercados e investimentos. Numa segunda e longa etapa, há uma soma dos fatores capital e trabalho e, por isso, de renda. A consequência é uma concentração populacional, com um processo migratório da periferia para esse centro polarizador, em busca daquilo que seria um eldorado do emprego e da renda. Mas na periferia o desenvolvimento econômico e social é lento e desordenado, numa quase estagnação.

A terceira fase começa a se evidenciar por um processo de crise com variadas evidências. Há um desequilíbrio entre demanda e oferta. O pólo dinâmico não mais atende ao consumo. A época áurea do Plano Cruzado demonstra isso nitidamente. Constatam-se extrema individualidade dos fatores capital e trabalho e a sua irreduzível combinação. Aumenta-se mais ainda a concentração.

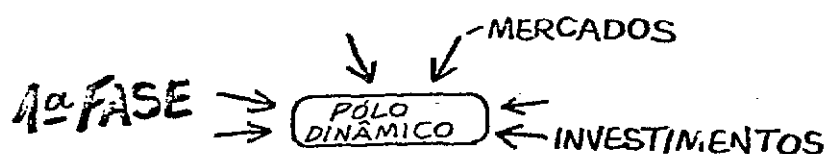
Capital atrai capital e trabalho. Aparece, então, o denunciador de uma crise crônica: as desconomias das grandes aglomerações urbanas, com todos os seus complexos problemas econômicos e sociais. A cidade de São Paulo abriga, hoje, metade da população do Estado. Dez por cento da população habita a megalópole paulistana. Por tais desequilíbrios, começam e desaparecem as vantagens comparativas e as economias de escala do pólo dinâmico. Sua insuficiência em atender a um desenvolvimento econômico e social sustentado e harmônico para o País torna-se patente e constrangedora.

A Ferrovia Norte-Sul é um projeto de desenvolvimento desconcentrador. Atua no sentido de estancar o movimento da periferia para o centro dos fatores capital e mão-de-obra. Com isso, arrefecem as migrações populacionais para o pólo dinâmico, atuando no sentido de regredir as desconomias de aglomerações urbanas excessivamente grandes. Ao promover um choque exógeno desenvolvimentista em região de alto potencial como é a Borda da Amazônia, a Ferrovia Norte-Sul inverterá o desequilíbrio atual entre demanda e oferta, principalmente de alimentos. A possibilidade de a região da Borda da Amazônia produzir 30 milhões de toneladas de grãos, desde que desfrute de um meio de transporte confiável e barato, como uma estrada de ferro moderna, deixa claro o quanto esse desequilíbrio pode ser atenuado nos anos vindouros.

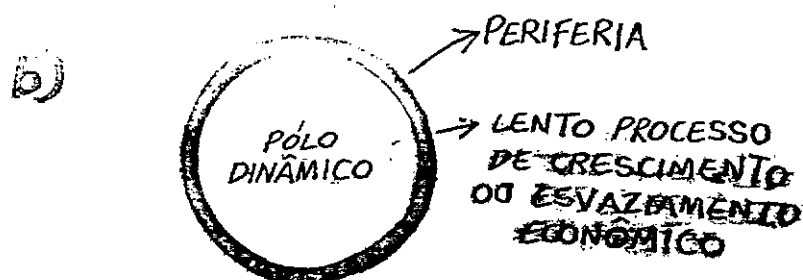
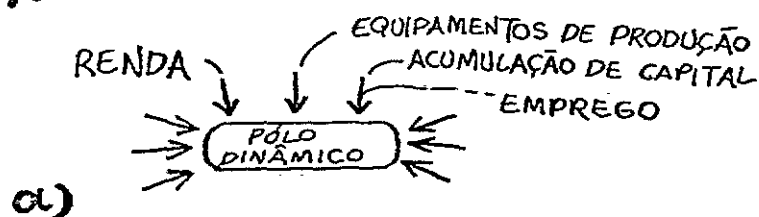
A concentração excessiva de fatores na Região Centro-Sul gera ciclos viciosos de dependência econômica, social e política das áreas periféricas. A concentração contínua da renda e da riqueza e, portanto, da acumulação do capital, motiva, como consequência, uma igual concentração do poder de decisão política e econômica a dificultar a decolagem desenvolvimentista nas regiões periféricas. Repete-se, internamente, o modelo centro-periferia externo, que só pode ser mudado mediante uma decisão do poder político.

Só uma iniciativa do Governo da União, assim como nos grandes posicionamentos históricos que mudaram a face do País, enfrentando polêmicas e terríveis dificuldades, pode quebrar esse ciclo vicioso do modelo centro-periferia interno. Assim aconteceu no surgimento da Siderúrgica de Volta Redonda, da PETROBRÁS, da ELETROBRÁS, da Vale do Rio Doce, de Brasília e da Belém-Brasília. Assim sempre foi a história das grandes transformações econômicas e sociais.

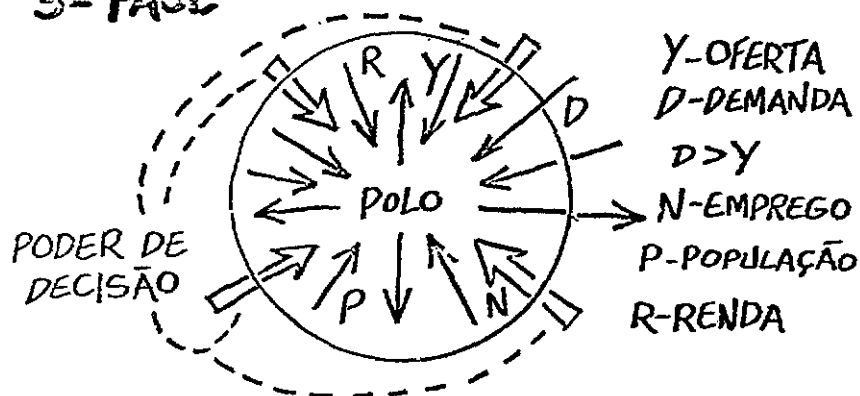
A construção da Ferrovia Norte-Sul é uma decisão dessas. Mas traz em si um germe altamente inovador. Pela primeira vez concebe-se um projeto de desenvolvimento em que harmonizam-se o Governo e o setor privado. Ao Poder Público soma-se, portanto, a sociedade empreendedora nacional para dar ao Brasil a mais avançada concepção de transportes integrados e de operação ferroviária.



2ª FASE



3ª FASE



1- DESEQUILÍBRIO ENTRE CAPACIDADE PRODUTIVA E CONSUMO.

2- DESECONOMIAS DAS GRANDES AGLOMERAÇÕES URBANAS.

5 — Contornos do Programa

O projeto da Ferrovia Norte—Sul incorporará aos meios produtivos nacionais uma área aproximada de 1,4 milhão de quilômetros quadrados e integrará dois pólos minerais-metalúrgicos: Carajás e Niquelândia.

O programa de desenvolvimento integrado, com a implantação da Norte—Sul, dá respostas aos seguintes desafios do País:

— promover rápida expansão da oferta interna de alimentos. Potencial: 30 milhões de toneladas/ano de grãos;

— descentralizar a economia brasileira, estancando o processo das deseconomias de aglomeração do Centro-Sul;

— aproveitar as vantagens comparativas da região para realizar investimentos já identificados pelo PRODIAT;

— estruturar modelos de desenvolvimento integrado, harmonizando investimentos e infra-estrutura com fomento à produção;

— ordenar a ocupação do território através de orientação dos fluxos migratórios, da redução das concentrações urbanas excessivas e da redistribuição de recursos fur diários;

— criar oportunidades de emprego. Com a implantação da Norte—Sul serão gerados, nos primeiros anos de operação do projeto, 500 mil empregos diretos e indiretos;

— desconcentrar e melhor redistribuir a renda nacional.

6 — Programa de Desenvolvimento do Brasil Central

O Programa de Desenvolvimento do Brasil Central é uma estratégia geral de ação política, institucional e econômica. Terá uma atuação decisiva do Governo federal, coadjuvado pelos governos estaduais, possibilitando um avanço na tão necessária ocupação do território brasileiro. Fará uso mais racional do maior estoque de capital de que dispõe a Nação, conquistando áreas territoriais inaproveitadas, de enorme potencial econômico.

A implantação do Programa de Desenvolvimento do Brasil Central oferece a perspectiva de abertura de mercados do Centro-Sul, ao mesmo tempo em que viabiliza efetiva descentralização econômica do País e a geração de divisas através da exportação.

Uma iniciativa dessa envergadura, relativamente a Goiás, dará efetiva contribuição ao setor agro-silvo-pastoril e mineral-industrial, de forma criteriosa e racional, no processo de ocupação planejado da imensa fronteira econômica do Centro-Oeste.

7 — Proposta de Intervenção Institucional do Governo de Goiás para o Programa de Desenvolvimento do Brasil Central

Assim que se decidiu a construção da Ferrovia Norte—Sul, com o Programa de Desenvolvimento do Brasil Central, o Governo de Goiás instituiu o GEANS — Grupo de Estudos e Acompanhamento da Ferrovia Norte—Sul. Seus objetivos: coordenar, articular e integrar ações, a nível do Estado de Goiás, bem como elaborar e consolidar estudos no interesse da implantação do Programa de Desenvolvimento do Brasil Central.

A proposta de intervenção institucional feita pelo Estado de Goiás prevê que o estabelecimento direto das ações do programa será de responsa-

bilidade imediata do Governo federal, cabendo, no entanto, a participação direta dos governos estaduais, através de um Conselho Deliberativo, composto pelos governadores dos Estados envolvidos (Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Bahia e Piauí) e pelos Ministros das Pastas do Planejamento e Coordenação, da Agricultura, dos Transportes e da Fazenda.

A nível do Estado de Goiás, já são desenvolvidas ações de planejamento para a área de influência da ferrovia, referente aos setores seguintes:

- Agricultura, pecuária e abastecimento;
- armazenagem;
- indústria e turismo;
- mineração;
- desenvolvimento social;
- promoção social;
- educação;
- saúde;
- saneamento;
- habitação;
- transportes;
- energia;
- reforma agrária.

Dentro destes critérios, o Governo do Estado de Goiás propõe as linhas estratégicas para o desenvolvimento regional, fundadas nos seguintes pontos:

— Favorecer a absorção das populações locais, garantindo-lhes as oportunidades de emprego, melhoria das condições de vida e preservando as suas características culturais.

— Promover a implantação da infra-estrutura econômica necessária ao fomento da produção da região, tais como: extensão e melhoria rodoviária, produção e distribuição de energia, aumento da capacidade de armazenagem e comunicações.

— Dinamizar o processo de diversificação de culturas e criatórios, baseando-se em pesquisas das necessidades regionais.

— Fortalecer o processo agroindustrial e industrial, de forma a favorecer a transformação de matérias-primas na própria região.

— Estabelecer ações governamentais específicas, nos setores de educação e saúde, que visem a minimizar os déficits atuais.

— Contrapor, com medidas efetivas, das quais a própria Ferrovia Norte—Sul já se configura como um grande indutor, as tendências do desenvolvimento regional desequilibrado.

Para racionalizar as ações em termos de concentração de fatores, o Estado de Goiás já propôs a criação dos seguintes pólos:

- Uruaçu;
- Barro Alto/Goianésia;
- Porangatu;
- Mara Rosa;
- Santa Teresa de Goiás;
- Alvorada;
- Gurupi;
- Porto Nacional;
- Brejinho de Nazaré;
- Paraíso do Norte;
- Miracema do Norte;
- Guaratã;
- Presidente Kennedy;
- Filadélfia—Araguaína;
- Babaçulândia;
- Cruzamento da Ferrovia com a BR-414, nas proximidades de Cocalzinho.

8 — Conclusões sobre os Impactos da Ferrovia Norte—Sul na Região da Borda da Amazônia

Sem dúvida alguma, a amplitude e a profundidade do Programa de Desenvolvimento do Brasil Central, com a implantação da Ferrovia Norte—Sul, representa mais um choque exógeno de extremo impacto sobre a região.

Assim como Brasília, Belém—Brasília e o Projeto Carajás, hoje realidades incontestáveis, a Ferrovia Norte—Sul dará sua imediata resposta, em termos de desenvolvimento para o País.

A mais imediata resposta é o aumento da oferta interna de alimentos, contribuindo, sobremaneira, para a continuidade da política de combate à instabilidade de preços.

A médio e longo prazo, os impactos da Ferrovia Norte—Sul, com a interligação dos pólos minerais-metalúrgicos de Carajás e Niquelândia, se farão sentir na verticalização da indústria na área da Borda da Amazônia.

Assim, essa região poderá iniciar o seu franco desenvolvimento, para a sociedade industrial, via do modelo substituidor interno de importações. Será incomparavelmente maior a produção e distribuição de renda, contribuindo para a desconcentração do modelo de desenvolvimento atual da Nação. Obtém-se, desse modo, com um salto industrial para o desenvolvimento, através de infra-estrutura de transportes intermodais, uma distribuição mais equitativa da riqueza nacional. Contribui-se para a diminuição das diversidades regionais do Brasil e inicia-se, racionalmente, a imperativa e inadiável conquista da Amazônia.

Dentro desse contexto, a construção da Ferrovia Norte—Sul representará, de modo objetivo e nítido, a consolidação da fronteira do desenvolvimento na Borda da Amazônia, abrindo ao País as imensas potencialidades para o seu desenvolvimento voltado para dentro.

A Ferrovia Norte—Sul contribuirá, a nosso ver, para mais independência nacional em relação às incertezas da economia mundial, cujas crises, historicamente, sempre se refletiram internamente, drenando para as economias mais ricas os frutos do profícuo trabalho do povo brasileiro.

É chegada, pois, a hora de darmos ao Brasil bases mais sólidas de desenvolvimento auto-sustentado. Só assim, a meu ver, seremos uma Nação realmente soberana.

Eram estas as minhas considerações, Sr. Presidente.

Coloco-me à disposição dos Srs. Senadores para que possam formular perguntas. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — De acordo com as nossas deliberações, os Srs. Senadores poderão arguir o eminente Governador pelo prazo de cinco minutos; e S. Ex.^a responderá, tendo para isto, o prazo máximo de 10 minutos.

Concedo a palavra ao nobre Senador Mauro Borges.

O SR. MAURO BORGES — Cumprimento o Governador Henrique Santillo pela brilhante exposição que acaba de fazer. Realmente S. Ex.^a analisa todos os aspectos das influências que poderá ter para o Brasil Central essa ferrovia tão importante para o nosso futuro.

Não tenho nada a reparar. Apenas sugiro um exame cuidadoso de alguns aspectos que poderão influir negativamente, caso não sejam toma-

das as devidas providências pelo próprio Estado ou pelo Ministério dos Transportes.

A questão, por exemplo, da Usina Hidrelétrica de Santa Isabel. É uma peça decisiva na navegação do Araguaia-Tocantins. Se começar imediatamente, poderemos usar o rio talvez dentro de 10 anos, no que se refere às dificuldades das corredeiras de Santa Isabel. Não é só isto. O problema é que, quando a idéia foi lançada, foi muito mais se pensando no Plano Nacional de Eletrificação do que propriamente na navegação do Araguaia, embora seja absolutamente decisiva também nesse campo. É necessário, então, que a Usina de Santa Isabel tenha uma prioridade muito grande, que possa começar logo. Tinha uma prioridade, foi rebaixada, devido a outras razões, sobretudo os estudos das gigantescas usinas na parte baixa do Xingu, para que desenvolvamos a economia regional de acordo com os estudos do PRODIAT. Enfim, para estabelecer a produção que justifique a capacidade de tráfego da ferrovia, teremos que eletrificar amplamente a região, sobretudo para irrigação, que, em grande escala, consome muita eletricidade, e a fonte mais acessível, mais barata, de acordo com o planejamento nacional, é realmente a Usina de Santa Isabel.

Outro aspecto é a agroindústria. Não vamos apenas produzir matérias-primas, não vamos apenas produzir grãos. Vamos também industrializá-los e reforçar os núcleos populacionais; portanto, mais um consumo grande previsto para a eletricidade de Santa Isabel. Evidente que há outras fontes, já quase todas compromissadas. Em Tucuruí, por exemplo, prevê-se o assentamento de várias turbinas que têm muito mais compromissos fora do que com o próprio Estado de Goiás.

Também importante é o complemento absolutamente necessário da Ferrovia, a questão das instalações portuárias de São Luís do Maranhão, porque o Porto de Ponta da Madeira é preparado para a exportação de granéis minerais em grande escala, com navios supergraneleiros, é o porto de águas mais profundas do nosso País, com cerca de 30 metros de profundidade, mas é preciso que se cogite, imediatamente, da instalação dos equipamentos de granéis agrícolas, para que, quando a ferrovia estiver em condições de funcionamento, já tenhamos essas instalações prontas.

Evidente que no começo usaremos somente a ferrovia e a preferência será para transporte a longa distância, sobretudo para os países do Sudeste da Ásia, fazendo uma utilização simultânea do transporte de minério e do transporte de grãos, o que vai baratear 50% o transporte oceânico, uma coisa da maior importância, porque hoje o obstáculo fundamental da expansão da nossa agricultura, como V. Ex.^a sabe não é a tecnologia, não são outros fatores, é principalmente o custo elevado dos transportes.

Futuramente, quando já se estiver utilizando plenamente as eclusas de Tucuruí e de Santa Isabel, também o Porto de Belém será da maior importância, e, provavelmente, uma utilização para navios menores, para os portos do Atlântico Norte, sejam portos americanos ou do Mercado Comum Europeu.

Outro aspecto que lembro a V. Ex.^a, não será nenhuma novidade, provavelmente devido à limitação de tempo, V. Ex.^a não pôde mencionar todos os detalhes, é da maior importância que tenhamos cuidado para que a ferrovia que em longos

trechos se insere dentro do Vale do Tocantins não venha a prejudicar os futuros aproveitamentos hidroelétricos do rio. Tive oportunidade de, na exposição do Coronel Stanley Baptista, lembrar este aspecto extremamente perigoso, porque o potencial hidrelétrico do Tocantins equivale acerca de 15% do potencial brasileiro; portanto, é muito importante, é preciso ter um cuidado muito grande. Há certas justificativas de traçado por dentro do Vale do Tocantins, com relação ao problema de rampa, mas, por outro lado, afasta a ferrovia das áreas mais produtoras que não são no Vale do Tocantins, e sim no Vale do Araguaia, que tem 4 milhões de hectares, 2 milhões em cada margem, e com a produtividade já obtida, no Projeto Formoso, de 5 toneladas em cada safra de arroz e com a possibilidade de fazer duas safras. Seriam 10 toneladas por hectares, 4 milhões de hectares dariam, portanto, uma safra de arroz, sem considerar as outras opções de soja ou milho, 40 milhões de toneladas de grãos só no Vale do Araguaia. Quando estiver concluída a hidrovía, será preferencialmente utilizada, mas durante muitos anos será mesmo por ferrovias, esta será a opção. É necessário que o Ministério dos Transportes, naturalmente ajudado pelo Estado, faça o que chamamos em Goiás de as costelas, as ligações asfálticas do Araguaia aos portos de embarque da ferrovia, muita vezes situados não no divisor de águas entre o Araguaia e o Tocantins, dentro do Vale do próprio Tocantins.

Quanto à questão de aproveitamento de hidroelétricas, já tivemos prejuízos que exemplo, com a construção da Ferrovia de Pires do Rio a Brasília, que, durante longos trechos inseriu-se dentro do Vale, com um prejuízo evidente para o futuro aproveitamento da capacidade hidroelétrica.

Era isto que queria reforçar, e me manifesto inteiramente de acordo com a visão de V. Ex.^a sobre estes problemas que interessam ao progresso do nosso Estado e à ferrovia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O eminente Senador Mauro Borges não formulou nenhuma questão a V. Ex.^a, mas, se V. Ex.^a quiser dar alguma explicação à brilhante exposição feita pelo nosso Senador, V. Ex.^a tem a palavra.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Agradeço ao Senador Mauro Borges. Concordo com S. Ex.^a em relação à Usina de Santa Isabel. Há preocupação do Governo do Estado de Goiás. A Eletrobrás protelou a prioridade desta usina, e o Governo de Goiás não tem concordado com isso, está insistindo no sentido de que se vote à prioridade anterior para a Usina de Santa Isabel. S. Ex.^a referiu-se ao Vale do Araguaia, e já temos estudos adiantados em relação a determinadas regiões do Vale, calculando a sua potencialidade, e com alguns projetos já assentados de irrigação. Os custos de irrigação no Vale do Araguaia são bem menores do que em outras regiões do País e do mundo; a produtividade alcançada na produção de grãos, está entre as maiores nacionais, tanto de soja, quanto de arroz, e temos o Vale de Javaés com o Rio Formoso com cerca de 300 mil hectares, onde já se encontram dois grandes projetos em franca produção, implantados, de irrigação por inundação; esses 300 mil hectares teriam condições de produzir cerca de 3 milhões de toneladas de grãos, a custos acessível de implantação, economicamente viáveis, portanto.

A questão do transporte na Região Centro-Oeste é muito séria, porque este é o grande ponto de estrangulamento. Encontramos hoje na Região Centro-Oeste altos índices de produtividade de soja, de milho, de arroz, quer dizer, não perdemos em produtividade para nenhuma Região do País e até ganhamos de todas elas. Em soja, por exemplo, ganhamos em produtividade de todas as demais Regiões do País hoje. A grande questão é o transporte para os grandes centros consumidores, todos sabemos, e para os portos de exportação.

O cálculo feito por nós, indica que o transporte rodoviário da região sul e sudoeste de Goiás — que são hoje as duas regiões de maior produção de grãos, — até o Porto de Santos encarece o produto, acrescenta ao preço do produto, só devido à diferença de custo de transporte, 22%. Tira a competitividade do nosso produto. No sudoeste de Goiás, em soja, por exemplo, estamos encontrando, algumas vezes, produtividade 60% maior do que do Sul do País. A grande questão do transporte a altos custos retira do produto, mesmo com a alta produtividade, a sua competitividade rio Porto de Santos. É o cálculo que fizemos. Tivemos uma preocupação muito grande, desde o princípio do projeto da Ferrovia, com a questão do proveitamento hidrelétrico do Tocantins, que prevê inserir 13 grandes barragens. O Tocantins é o grande potencial que temos hoje de energia hidrelétrica no País a ser explorada e isto já está estudado pela Eletrobrás. As quotas das águas já estão feitas, e a garantia que me deram no projeto é de que as quotas da Ferrovia obedecerão às quotas dos projetos das barragens que deverão ser realizadas, no futuro, no Rio Tocantins.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sras. e Srs. da imprensa, caro Governador Henrique Santillo, o trabalho que V. Ex.^a traz hoje a esta Comissão é de muita importância, primeiro, porque, quando o ilustre Relator requereu, em plenário, que esta CPI fosse instalada, e concordamos, ela se destinou a dois ângulos importantes: primeiro, como se propalou que houve irregularidades na concorrência, logicamente estamos aqui para apurar; outro aspecto, a viabilidade.

A participação de V. Ex.^a hoje, é fundamental para o trabalho desta Comissão. Primeiro, porque traz com muita seriedade a questão, não veio de improviso, nos traz dados que realmente, para o Relatório final, terão importância fundamental; mas, queria ir mais além: não sei se V. Ex.^a teria em mãos, e se não tiver depois poderá encaminhar a esta Comissão, até mesmo para ilustrar Relatório final, o cálculo, em dólares ou em cruzados, da qual a participação do Governo de Goiás, não na construção e preparação da Ferrovia — inclusive pudemos observar a preocupação do Senador Mauro Borges com relação a alguns aspectos que V. Ex.^a colocou muito bem, que também defende e que também sustentamos —, qual seria a participação do Governo de Goiás, hoje, para provar que realmente estamos integrados e que Goiás integrado está, e irá participar desde o início, e tudo aquilo poderá ser utilizado para favorecer a construção, o aspecto de rodovias que auxiliariam na formação desse complexo

hidro-rod-ferroviário que pretendemos ver construído.

Peço a V. Ex^a que, tendo condições, nos passe esses dados; não os tendo, nos envi depois. E também saúdo V. Ex^a por este brilhante trabalho que presta à Comissão.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Meus agradecimentos ao Senador Iram Saraiva.

O que estamos propondo, e o Governo Federal está desenvolvendo, não é apenas a construção da Ferrovia, como bem disse V. Ex^a esta tem de ser uma indutora desse desenvolvimento, mas é um programa de desenvolvimento integrado do Brasil Central como forma de se dar um salto no sistema capitalista brasileiro e agregar rendas internas, hoje, desconcentrar e interiorizar o desenvolvimento brasileiro. Será uma nova indução por uma atuação exógena que seria o Governo Federal fazendo a Ferrovia. Não é o simples fato de fazer mas, ao mesmo tempo, estabelecer o aproveitamento dessa indução. E o programa visa, racionalmente, aproveitar o efeito indutor de uma Ferrovia como esta para toda essa região que não classificamos só como a Região do Centro-Oeste, porque atinge também à Amazônia Oriental, que, racionalmente, precisa ser aproveitada.

Não vou colocar em discussão a questão do aproveitamento racional da Amazônia, não estou defendendo e não defenderia jamais o aproveitamento irracional da Amazônia, mesmo porque ele é nefasto aos interesses brasileiros, mas os seus estudos precisam se aprofundar para o seu aproveitamento econômico racional, essa Ferrovia é importante como forma de indução.

A grande tentativa da ocupação da Amazônia se deu pelo Norte, primeiramente, e depois se verificou que ela se dá via Centro-Oeste, que ela vai ser ocupada e isso tem que ocorrer racionalmente a nosso ver. Toda a região de cerrado do Centro-Oeste hoje não tem mais dificuldades tecnológicas, quer dizer, já está resolvido como disse o Senador Mauro Borges, ninguém discute mais, isso está resolvido. O cerrado do Centro-Oeste produz grãos a preços competitivos e tem alta produtividade. O grande problema é de transporte, porque está a 1.500 ou 2 mil quilômetros dos portos de exportação ou dos grandes centros consumidores brasileiros. Esta é a grande questão: tem-se que reduzir esses custos. E a Ferrovia é uma forma mais ágil, mais rápida de resolver a questão, o que não significa que a hidrovía esteja afastada ao nosso ver! Não! Mas é de longa maturação. Não teremos o Araguaia aproveitado como hidrovía a médio prazo; defendo também, sempre defendi como Parlamentar no Senado, o seu início, para que daqui a 10 ou 15 anos ele possa transformar-se numa via de transporte economicamente viável.

O Rio Araguaia tem esses problemas que descrevi, nesses estudos técnicos, não tem leito definido; tem os grandes problemas dos bancos de areia que são móveis ao longo do rio, e móveis rapidamente; não ao longo de dezenas de anos; móveis rapidamente, a curto prazo, a cada enchente. Então, é um grande problema.

Outra questão do Araguaia — a realização de canais no Araguaia para a viabilização deste como hidrovía — também tem que ser muito bem estudada em relação ao aproveitamento de suas terras por irrigação, por inundação. Possivelmente não

se poderá utilizar todo aquele imenso vale como manancial produtor de grãos, por irrigação, por inundação, que é o menor custo para o País. Há esse aspecto também, que tem que ser estudado e ainda não foi.

O que os canais previstos vão rebater na questão da exploração da terra de irrigação por inundação? Isso não está estudado. O grande manancial produtor induzido pela Ferrovia vai ser o Vale do Araguaia, não apenas este, no entanto, vai servir também aos chopadões da Bahia, por exemplo, que estarão, a uns 200 quilômetros que hoje já produzem grande quantidade de soja e também com índices bons de produtividade; vai servir também às regiões do Bico do Papagaio, já de caráter mais amazônico, que precisam ser racionalmente ocupadas para a produção de alimentos.

Isso tudo veio no programa e o Governo de Goiás já está com estudos muito adiantados em relação aos projetos de rodovias alimentadoras dentro do Estado de Goiás ligando a Região do Araguaia, divisa com a Bahia e o Piauí à Ferrovia. Já estamos estudando toda a questão do impacto sobre o meio ambiente que a Ferrovia poderá trazer, porque precisamos conhecer esse possível impacto sobre o meio ambiente, para saber como resolver o problema, embora saibamos que uma Ferrovia, por si só, não causará quase nenhum impacto sobre o meio ambiente, a não ser o desenvolvimento que ela poderá induzir que certamente o causará.

O que defendemos é isto: integração. Como eu disse, na minha exposição, a área de transportes rodoviários alimentadores, a área de pontos se embarque — já estamos sugerindo alguns pontos em Goiás que já tem infra-estrutura urbana; quer dizer, alguns investimentos se reduzem, na medida em que se colocar os pontos de embarques em cidades que já tenham infra-estrutura urbana, os custos serão menores, e assim por diante.

Os custos previstos para um programa com este, em 6 anos, são hoje no valor de 60 bilhões de cruzados. É claro que não será o Governo do Estado que irá investir, isso incluirá os investimentos públicos e privados na área de indução ao desenvolvimento econômico daquela região. É programa que estamos fazendo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Se algum dos Srs. Senadores desejar fazer perguntas ao Exm^o Sr. governador poderão fazê-lo. (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, Sr. Governador Henrique Santillo:

Não vou propriamente argüir-lo, porque não é o caso. V. Ex^a não tem nenhuma vinculação, nenhuma envolvimento com a concorrência, e V. Ex^a traz aqui, como Governador que é, a defesa de uma via de transporte que propiciará, indiscutivelmente, benefícios a seu Estado, como qualquer via de transporte traz benefícios para qualquer região.

A minha preocupação é mais de dar um depoimento a V. Ex^a, meu Colega aqui do Senado, meu Companheiro de Partido, da minha participação neste episódio, para mostrar que a minha atuação não foi com nenhuma característica menor. V. Ex^a sabe que fui Ministro dos Transportes durante 11 meses, e depois me afastei para ser

candidato a Senador pelo meu Estado. Então da mesma forma que me coloco na posição de V. Ex^a, entendo, aliás, o cumprimento pela brilhante defesa que faz da Ferrovia, de maneira equilibrada, inclusive falando da importância da hidrovía, e de outras vias de transporte, é de preocupação fundamental para o desenvolvimento do seu Estado.

Quando assumi o Ministério encontrei — em matéria de ferrovia — todo o sistema ferroviário carente de manutenção e de reparo no Brasil; a Ferrovia do Aço parada, porque foi mal programada, V. Ex^a sabe disso, e encontrei grupos do oeste do meu Estado fazendo uma enorme pressão para que eu facilitasse o início rápido da chamada Ferrovia da Profissão. Não concordei como forma pela qual eles queriam iniciar a obra. Evidentemente que sofri até desgastes na região, porque me pareceu que uma obra de porte, uma obra cara, feita com o dinheiro público, exigiria estudos mais aprofundados de viabilidade. Foi assim que conduzi aquela Ferrovia que ia cruzar, de ponta a ponta, o meu Estado. Mandei para lá uma comissão de técnicos, que durante sete meses estudou aquela obra; quando terminaram, eu já estava saindo, inclusive, do Ministério.

Foi sob esse estado de espírito que recebi com surpresa a notícias, porque durante esses onze meses nunca se falou em Ferrovia Norte—Sul no Ministério, de que esta ia ser feita. Preocupe-me e comeci a procurar nos documentos que existiam o que havia em matéria de viabilidade, no sentido puramente de, como Senador, ser um fiscal do dinheiro público, como devemos ser aqui no Parlamento. Fui exatamente ler o trabalho mais longo e mais profundo que existia de desenvolvimento integrado da Região, o trabalho do Prodiat, citado por V. ex^a, que não fala na Ferrovia, fala na opção mais hidroviária, eventualmente, com trechos de ferrovia aqui já perto de Anapólis, de Aruanã para cá.

Ficamos preocupados que a solução fosse dada da forma como foi feita — na minha opinião aos atropelos —, com concorrência já sendo divulgada e concessões ainda não transferidas para a Valec, e estes problemas todos que acabaram resultando na denúncia feita sobre a concorrência — e nós aqui, do Senado, não temos nada que ver com isso — que deu origem a esta Comissão Parlamentar de Inquérito. Tenho, filosoficamente, basicamente, a mesma formação de V. Ex^a. Deve haver desconcentração de poder, de renda, de desenvolvimento. Sou um federalista. Todos os Estados devem-se desenvolver e devemos procurar, inclusive, essa autonomia dos Estados, esse maior poder dos Estados. De forma que a única coisa que peço, e devemos estar unidos nisso, é exatamente que os estudos sejam, todos eles, bem-feitos, de ferrovia e de hidrovía. Para mim, aliás para o Mundo, as ferrovias são quase como esteiras rolantes, dos usados hoje, com custos baixos onde há carga permanente, porque o investimento é muito grande.

Então, há uma expectativa de se fazer no sentido Sul—Norte exportações pelos portos do Maranhão, há a viabilidade de se transportar alimentos no sentido Norte-Sul, e tudo isso foi estudado. Acontece que os documentos de que tive conhecimento, inclusive o Coronel Stanley, Presidente do GEIPOT, confirmou isso aqui, quando fez seu depoimento nesta Comissão, é que, quando fize-

ram o estudo, ficaram entre a opção ferroviária e a hidroviária, ainda se levando em conta o custo da ferrovia, de 1 bilhão e 400 milhões de dólares, e não 2 bilhões 440. Chegaram à conclusão de que a solução hidroviária, inclusive com Santa Isabel, usando um trecho ferroviário no sul, optariam pela solução hidroviária, resultado das avaliações técnicas e tenho que me basear nisso.

V. Ex^a hoje traz o problema dos bancos de areia do Araguaia, não duvido, mas antes, inclusive, o Ministro José Reinaldo chegou a afirmar que precisaríamos fazer 31 barragens nesse trecho de Conceição do Araguaia a Aruanã, quando não existem barragens em rios do tipo do Araguaia. Vamos ouvir proximamente, já indiquei, a Engenharia Isa Rondon, que na PORTOBRAS fez todos esses estudos, para que realmente conheçamos os problemas, porque temos que tranquilamente discutir o que convém e o que não convém.

É o depoimento que faço, no sentido de que apenas estou como Senador procurando preservar o dinheiro público, e V. Ex^a também, da sua parte, está certo em procurar defender, até porque o dinheiro é do Governo Federal.

Não sei, sinceramente — não é **blague** — se o Governo federal dissesse: está aqui 1 bilhão e 200 milhões de dólares para Goiás, e 1 bilhão e 200 milhões de dólares para o Maranhão e aí consultando a Assembléia Legislativa e o povo, se V. Ex^a e o Maranhão iriam optar por aplicar esse dinheiro na Ferrovia. Não sei! Há tantas necessidades no Brasil que se tem dúvida. Evidentemente V. Ex^a, como Governador, não pode deixar de defender a Ferrovia Norte-Sul.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem a palavra, Sr. Governador, se quiser para dar alguma explicação.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Devo dizer ao Amigo Senador Afonso Camargo, Companheiro de Partido, que concordo plenamente que o assunto deva ser debatido, discutido, que o estudo de viabilidade econômica deva aprofundar-se. Esta é a posição do Governo de Goiás.

Eu, como Governador, Senador Afonso Camargo, estou absolutamente convencido da viabilidade da obra, do valor intrínseco que ela possui, independente da concorrência, de possíveis irregularidades que não conheço, independente mesmo da colocação que fez V. Ex^a, se a opção fosse outra, se os recursos fossem colocados à disposição dos Governos estaduais.

Estamos procurando adquirir uma visão um pouco diferente a respeito desse problema, como tentei expor aqui e não fui muito feliz, vejo eu. A obra não é importante apenas para o Estado de Goiás, será importante para todo o País. O Brasil está necessitando desse choque para dar um salto no desenvolvimento capitalista. As regiões altamente povoadas já deram o que tinham que dar, já chegaram ao limite, como tem que acontecer com todas as regiões superpovoadas, sabe V. Ex^a.

Nos últimos 5 anos é a Região Centro-Oeste que tem expandido as fronteiras agrícolas, e graças à Região Centro-Oeste, e isso é fundamental para o País. Vamos ter que dobrar nossa safra em pouco tempo, vai ser uma das soluções, um dos caminhos para solucionar o problema brasileiro, a meu ver, é ali que está a região brasileira capaz de fazer isso. Do ponto de vista tecnológico, de produtividade, não há mais o que discutir.

Insisto nisso, porque eu mesmo tive que debater no Senado, algumas vezes, em relação aos índices de produtividade da região, e isso já está desmentido, ninguém mais coloca. A Região apresenta hoje índices de produtividade, e com eficiência, os melhores nacionais, na produção de grãos. A questão da competitividade está no custo do transporte, como sabe V. Ex^a esta é a questão. E não queremos produzir só para exportar. Não temos que produzir neste País para o consumo interno também, e a Ferrovia vai ser importante para aproximar esses grãos produzidos no Mato Grosso, a distâncias, por exemplo, de São Paulo e Rio de Janeiro, de 1.500, 2.000 Km, e levar lá o seu produto a preço competitivo. Isso vai ser importante para as populações do Rio de Janeiro, de São Paulo e de outras populações de grandes cidades do país, a meu ver. Então, a defesa que faço da obra, não por ser uma ferrovia centro-oeste, a questão não é esta. É preciso que haja uma indução rápida, brusca, de choque, no desenvolvimento do interior brasileiro. Como Brasília e a Belém-Brasília representaram uma fase, um choque exógeno nesta região e deu o salto, está-se precisando de outro salto. O estrangulamento é o custo do transporte, se fosse outra coisa estaria defendendo outro tipo de obra. O grande estrangulamento hoje, para essa região, é o custo do transporte a longa distância, quer para os portos, quer para os centros consumidores. Por isso defendo a obra com muita consciência.

Sabem V. Ex^a que eu, como V. Ex^a tantas vezes no plenário do Senado, defendi com ardor, e ainda defendo, o dinheiro público. Temos que ter muito cuidado mesmo. Esta é uma missão sagrada do Congresso Nacional, defender o bom uso dos recursos públicos. Também faço esta defesa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — tem a palavra o nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Governador Henrique Santillo, desejo congratular-me com a presença de V. Ex^a nesta Casa, onde, por vários anos, representou o Estado de Goiás, honrou e dignificou o mandato que o povo goiano lhe concedeu. Foi justamente eu quem pedi a convocação de V. Ex^a para vir a esta Comissão depor sobre a viabilidade da Ferrovia Norte-Sul. Não só por V. Ex^a ser o Governador de Goiás, porque como V. Ex^a bem frisou, é do conhecimento nacional, de todos nós, que se trata de uma obra mais nacional do que regional. Mas, também, Companheiro de Senado por vários anos, conheci-o lutando, não como um fiscal do dinheiro público, mas como um zeloso pelos interesses nacionais, desde o dinheiro público até o desenvolvimento da Nação.

V. Ex^a exauriu, muito resumidamente, o assunto da Ferrovia Norte-Sul, de modo claro, objetivo, sensível, compreensível a todos. Antes de V. Ex^a aqui esteve o Presidente do GEIPOT, Coronel Stanley Batista, que depois apresentou cerca de oito opções de transportes para a Norte-Sul, desde a hidrovia, um misto hidrovia-Ferrovia, a ferrovia-hidrovia e sistema rodoviário. E concluiu dizendo que apenas duas hipóteses poderiam ser excluídas, por diferirem de pouco uma da outra, a ferrovia e a hidrovia.

Tenho o mesmo ponto de vista de V. Ex^a Não excluo, ou não julgo excludente a hidrovia, mes-

mo porque engenheiro, justamente ferroviário, mas que acompanha o transporte de um modo geral, no meu País e em outros, o transporte intermodal, ferrovia-hidrovia-rodovia interligados, este, sim, é o transporte que tem dado o maior resultado, não só no Brasil, onde não temos ainda as melhores condições, mas no mundo inteiro. Se o Geipot, que é o órgão consultivo da Nação para transporte, concluiu que ou a hidrovia ou a ferrovia teriam que escolher entre uma e outra para ser construída de imediato, que pouco diferia uma da outra, a decisão teria que ser política, e o Governo resolveu politicamente, decidir pela ferrovia, e com muito acerto. Mais hoje, mais amanhã, a Hidrovia do Araguaia terá que vir e, vindo, já teremos a ferrovia, já teremos a hidrovia, teremos as vicinais que serão construídas neste mesmo planejamento junto com a ferrovia, e a Belém-Brasília que Juscelino Kubitschek, como bem disse V. Ex^a, construiu há mais de 20 anos, que era considerada a "estrada da onça" e hoje o Brasil não pode viver sem ela.

Então, tenho pouca coisa a perguntar a V. Ex^a, Governador Henrique Santillo, mesmo porque concordo em gênero, número e grau com tudo aquilo que V. Ex^a disse quanto à viabilidade e quanto ao impacto.

Vejo que o Governo de V. Ex^a, paralelamente ao projeto da Ferrovia Norte-Sul, planeja, dentro do seu próprio Estado, todas as condições de aproveitamento desta. Sendo o Estado de Goiás um Estado com potencial muito rico em recursos minerais, pergunto a V. Ex^a em que ajudar, neste caso, a Goiás a Ferrovia Norte-Sul?

É a primeira pergunta que faço a V. Ex^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a não deseja fazer todas as perguntas de uma só vez?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, Sr. Presidente. É mais um contato com o velho Colega.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra V. Ex^a, Sr. Governador.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Obrigado ao grande amigo.

Goiás é hoje a quarta província mineral do País, em produção mineral é o sétimo Estado, em potencialidade é o quarto Estado e em exploração é o sétimo, significando que resta muito, mas muito mesmo a explorar, dos nossos recursos minerais, que são vastos.

Aqui coloquei uma idéia nova: temos o Pólo Carajás e o Pólo Niquelândia hoje já bastante significativo nacionalmente, em linha reta cerca de 150 a 200 km distante de Brasília. As possibilidades para que tenhamos um aproveitamento maior ainda do níquel nessa região são fabulosas com o barateamento do custo de transporte.

Além disso, há outros bens minerais em Goiás que são muito importantes; o outro pólo que temos é o Catalão-Ovidor, que é de produção de fosfato, mas também outros minerais, especialmente a rocha fosfática; é fundamental a sua verticalização e a ferrovia vai permitir isto no pólo mineral de Catalão; a produção de fertilizante a custos menores e a custos de transportes menores. Temos uma riqueza dentro do Centro-Oeste, em fertilizantes, para reduzir o custo do seu transporte.

Temos um subsolo altamente rico em calcário e, como sabe V. Ex^a, este é indispensável à alcalinização dos solos de cerrado que são muito ácidos. Bem próxima dessas áreas temos uma riqueza em calcário que é bem grande; em Goiás já é explorada em grande parte, mas falta muito ainda para se fazer isso adequadamente. Não haverá no nosso programa de desenvolvimento da região o problema do fertilizante, ou seja, os custos exagerados dos fertilizantes por causa do transporte a longas distâncias, porque este está próximo e não haverá o custo exagerado no transporte do calcário, porque o calcário está lá mesmo, às vezes a poucos quilômetros das regiões que estão aptas à produção de grãos.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem mais alguma pergunta?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Esta, Sr. Presidente, a segunda pergunta: o simpático Estado de Goiás, que considero um Estado poderoso, é ainda, nos dias de hoje, altamente dependente de São Paulo, e digo dependente no bom sentido, e de Minas Gerais. V. Ex^a fez referência justamente às dificuldades do Porto de Santos para exportação ou importação.

Contribuiria a ferrovia, não digo para independência, porque independência não deve haver, mas pelo menos para o deslocamento desse eixo de dependência?

O SR. HENRIQUE SANTILLO — O grande problema é que vamos justamente encontrar essas vastas regiões brasileiras numa situação de dependência econômica que leva também à dependência política, quer dizer, à centralização política e político-administrativa, como sabemos que é a nossa história bastante rica. Essas regiões são de periferia econômica, têm uma relação — como, por exemplo, os centros industrializados como São Paulo — do tipo centro-periferia e dependemos, em grande parte, para o nosso próprio consumo, para os nossos 5 milhões de habitantes de Goiás e dos demais Estados da região Centro-Oeste, do Norte e Nordeste, de produtos industrializados de São Paulo, especialmente, como também de outros Estados mais desenvolvidos. A nossa dependência, hoje, em Goiás, deve estar na ordem dos 80 ou 85%; quer dizer, 80 ou 85% dos produtos industrializados que a nossa população consome vêm das regiões mais ricas do País.

A ferrovia, como tentei expor aqui, seria um choque exógeno capaz de romper com essa dependência, estabelecer um novo ciclo de desenvolvimento, que vai levar não apenas ao desenvolvimento com a expansão das fronteiras agropecuárias, especialmente agrícolas, mas também pelo processo de verticalização, de industrialização da região.

No princípio sabemos que são duas grandes fontes: a industrializar as matérias-primas que a região produz; no caso as matérias-primas da agropecuária e o minério. Isso é indutor do processo de industrialização de uma forma mais complexa, o que se estabeleceu no Sudeste e no Sul do País, as indústrias como substituição de importação.

O Brasil só vai se desenvolver harmonicamente na medida em que todas as regiões possam substituir importações, especialmente regiões a longas

distâncias dos centros, hoje, industrializados do País, como é o nosso caso.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Agradeço a V. Ex^a e, ao mesmo tempo, formulo votos para que ainda no Governo de V. Ex^a os trilhos cheguem a Anápolis, no Estado de Goiás, levando o desenvolvimento. Que a presença de V. Ex^a, homem sempre independente e lutador pelas boas causas, abra um clarão aos que não querem entender que o Brasil tem 22 Estados, que a Nação brasileira não é só o Centro-Sul, que o Nordeste, o Norte, a Amazônia propriamente dita, também têm direito de crescerem e se desenvolverem.

Formulo a V. Ex^a os melhores votos de realização de um grande governo em Goiás, à semelhança do grande Senador da República que o foi V. Ex^a, representando o seu povo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Bacelar.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente desta Comissão, eminente Governador do Estado de Goiás, eminentes Companheiros do Senado infelizmente, não pude chegar a tempo de ouvir, como deveria, a exposição do eminente Governador. Entretanto, comecei a ler uma cópia da sua exposição e sentir que muita coisa importante está inserida neste pronunciamento. Quando o eminente Governador fala na redução dos desequilíbrios regionais, interiorização de padrões de eficiência econômica, integração de sistemas de transportes intermodais e programas de desenvolvimento, é de importância fundamental. São problemas não só da Região Centro-Oeste, do Nordeste do Norte, mas do Brasil como um todo. Não podemos ter uma Nação desenvolvida, com irmãos pobres, miseráveis, passando fome.

Então, parabéns ao eminente Governador pela exposição que fez e pelos conceitos que traz.

Advogo, defendo o problema da oportunidade ou inoportunidade do investimento no momento.

Ouvimos há oito dias, a exposição do Presidente do Geipot, o Coronel Stanley Batista e S. Ex^a dizia que o investimento desta ferrovia era da ordem de 1 bilhão e 400 milhões de dólares de abril a julho de 1986. À frente dizia que em documento elaborado em outubro de 1986, o Geipot registrava que dificilmente a Ferrovia: teria condições de êxito, sem uma ação consciente e deliberada, quer dizer, um desenvolvimento integrado da região como V. Ex^a defendeu. O problema não é só a Ferrovia; o problema é a região, é o desenvolvimento, o problema do assentamento ordenado na área, fazendo convergir para lá o esforço governamental com programas de irrigação, reflorestamento, reforma agrária, desenvolvimento regional, piscicultura, programas integrados de desenvolvimento. Se não for feito esse programa integrado de desenvolvimento, o investimento da Ferrovia, no valor de 1 bilhão e 400 milhões, só seria atrativo para o setor privado, só poderia começar haver retorno, se fosse esperar apenas o crescimento vegetativo da região, a partir do ano 2025. Isso se V. Ex^a considerar o valor de 1 bilhão e 400 milhões de dólares. Se considerar o valor de 2 bilhões e 440 milhões, ou três ou quatro, vai muito mais, só seria atrativo este investimento lá pelo ano 2050, 2070, 2080. Ainda mais, como um programa integrado, ninguém pode ser contra. Todos devemos lutar para que se faça isso no Nordeste, no Centro-Oeste,

no Norte do País, para que o Brasil possa crescer harmonicamente. Por exemplo, com a Ferrovia da Produção do Paraná — tudo isso é importante.

Pergunto a V. Ex^a, mais por curiosidade, voltando ao questionamento do eminente Senador Affonso Camargo: se fosse dado o dinheiro ao Governo do Estado de Goiás para realizar uma obra, uma ferrovia, V. Ex^a faria a Norte-Sul? Considerando Brasília ou Anápolis como centro do Centro-Oeste, como área de produtividade de toda esta Região, distando 2.150 Km do Porto de Itaquí — então, iria produzir nessa região, vindo de Cuiabá, de Cáceres, de uma região de Goiás, chegando a Anápolis e daí ao Porto onde seriam percorridos 2.150 Km; porque 1.600 Km existem entre Brasília e Açaíândia se não me falha a memória e mais 550 Km desde a interseção da Ferrovia de Carajás à Ferrovia Norte-Sul.

Ou V. Ex^a faria a Ferrovia Leste-Oeste, que atravessa grande parte de Goiás, Mato Grosso, futuramente, até, Rondônia, Porto Velho, atravessa Minas Gerais, Brasília, parte da Bahia e encontraria um porto; ou Campinhos, na Bahia, ou Vitória, no Espírito Santo, evitando-se levar essa produção, via ferroviária, por mais 700 Km, tomando como ponto central Brasília ou Anápolis. Já que de Brasília a Campinhos, na Bahia, há muita coisa, já feita, muitos trechos ferroviários prontos, e a distância é de 1.421 Km de ferrovia, enquanto de Brasília a Itaquí a distância é de 2.150.

A outra pergunta, complementando o que V. Ex^a faria, é a seguinte: o Centro-Oeste não será prejudicado com um alongamento em torno de 700 Km, se construída a Ferrovia Norte-Sul, ao invés da ferrovia em direção à costa leste, na Bahia, Espírito Santo ou Pernambuco? A não ser que se façam, concomitantemente, as duas, como o Presidente José Sarney disse que teria recursos para fazer a Norte-Sul, a Leste-Oeste, a da Produção, a Ferrovia do Aço, se conseguirmos isso, é o ideal, e todos temos que preparar um andar para carregar o Presidente José Sarney, porque Sua Excelência passaria a ser um Presidente espetacular para todos nós.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem a palavra, eminente Governador, para responder.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Meus agradecimentos ao ilustre Senador Ruy Bacelar pela intervenção.

Em relação à sua intervenção, eminente Senador, tenho impressão de que, com seriedade já demonstrei, aqui, respondendo ao Senador Affonso Camargo, não sou homem de alimentar muitas dúvidas quando elas não são importantes para o País e para a minha Região.

Tenho aprofundado esses estudos e me convenci de que a grande questão é o transporte. Não quero saber se é a Ferrovia Norte-Sul, Leste-Oeste, V. Ex^a me perdoe, mas deixei bem claro, aqui a grande questão é reduzir o custo do transporte para essas regiões que produzem e já produzem muito, Senador.

Convido V. Ex^a e será uma honra para mim, a visitar, por exemplo, a região de Gurupi, comigo, quando V. Ex^a puder e também o Senador Affonso Camargo e toda a CPI, que é a mais próxima do Porto de Itaquí, em São Luís, para verem o que ela já produz hoje — não o que poderá produ-

zir — mas o que já produz. Desconhece-se isso. Desconhece-se no Brasil que Goiás, com 4% da população brasileira, contribui com 10% da produção de grãos nacional. Isso se desconhece e não pode continuar assim.

Goiás é um Estado que se está industrializando, se está modernizando, está com 70% de sua população urbanizada — é um Estado, portanto, capaz de dar resposta rápida aos estímulos, à indução para o desenvolvimento.

Confesso que ficaria na dúvida — aí vem uma dúvida que é importante para o País, a meu ver — se construiria primeiro a Norte-Sul ou a Leste-Oeste? Ambas são importantes. Hoje o Estado do Mato Grosso também já começa a contribuir grandemente com a produção de grãos e tem vastíssimas regiões que permitirão, num futuro próximo, uma grande expansão da fronteira agrícola, do País, desde que se aproximasse essa região do nosso Estado, do Estado do Mato Grosso, por exemplo, do Porto de Tubarão.

Não coloco, também, apenas a questão da aproximação aos portos de exportação, é preciso aproximar essas vastas regiões dos centros consumidores brasileiros. Não imaginamos que a população da Grande São Paulo, do Grande Rio etc., vai-se reduzir ao longo dos próximos trinta anos, não imaginamos isso. Ela vai continuar crescendo, espero que cresça em ritmo menos acelerado, dependendo do que se fizer deste País na próxima década, mas vai continuar e vai precisar de alimentos, cada vez mais, a custos competitivos, alimentos a custos menores. É esta região do País que tem condições de alimentá-la.

É óbvio que isso tudo levará, também, como via de consequência, desde que programado, ao desenvolvimento industrial. Isso tem um significado muito grande, ao meu ver, para o País, porque será impacto que permitirá aumentar, agregar renda ao PIB nacional. É indiferente de fazer uma ferrovia em regiões já desenvolvidas, que já expandiram as suas fronteiras, que vão apenas reduzir o custo do transporte, mas não vão agregar renda. Esta região vai agregar renda ao PIB nacional; desde que sofra um impacto, ela agregará, em pouco tempo, novas rendas ao PIB nacional e isto só virá através de um programa. Não é só a ferrovia — a ferrovia é o transporte. Temos que produzir para transportar. Não vai adiantar nada apenas a ferrovia.

Vamos precisar de mais de 1 bilhão de dólares de investimentos durante 6 anos, naquela região, para que ela responda a esse estímulo, o que vai ser importante para o País. Não é demasiado — são dois terços do País! São dois terços do território nacional vazios, esperando a atuação dos brasileiros, racional; então, isso está bem claro. A ferrovia, a Leste-Oeste ou a Norte-Sul, dará um impacto na região, de fora para dentro, que premiará um novo salto de produção no País. Primeiro, produção de alimentos esta é a resposta mais rápida que aquela região tem condições de dar, muito rapidamente responderá, não tenho dúvidas. A Região Centro-Oeste, especialmente o Estado de Goiás tem agregado, na última década as maiores áreas de produção agrícola à economia nacional.

Não tenho culpa de ser Governador de um Estado que é o portal dessa região, tem que se passar por Goiás. Estou defendendo Goiás não pelo Estado mas porque é o grande portal de

entrada da coluna vertebral da ferrovia. Tudo que se fizer, ou a Leste-Oeste, ou a Norte-Sul, ou a hidrovia, enfim, todos os investimentos que se fizerem vão passar por Goiás. Para a ocupação da borda amazônica — Mato Grosso, Pará oriental, que estão aí.

Deixo bem claro aos ecologistas: quantos cursos já fiz em defesa do meio ambiente neste Senado! Não defendo o desenvolvimento a qualquer preço e a qualquer custo nem uma cópia do desenvolvimento induzido neste País, nas Regiões Sul e Sudeste, que estão sofrendo com isso hoje; estão sofrendo demasiadamente com esse modelo de desenvolvimento depredador, agressor à pessoa humana.

Isso depende de nós, e das nossas decisões políticas. Todos podemos dar uma contribuição neste sentido e esta CPI está contribuindo enormemente para que estas questões possam ser debatidas nesta Casa, que é o grande pulmão do processo de redemocratização do País.

Defendemos, portanto, não o Estado de Goiás. É claro que, defendendo a interiorização do desenvolvimento brasileiro, estarei defendendo Goiás. Ele não é um Estado escanteado, marginalizado, mas sim o portal da região do interior brasileiro, capaz de responder rapidamente à indução do desenvolvimento econômico. É o que estou tentando dizer.

A obra em si é importante. Se fosse possível fazer uma hidrovia que nos desse essas condições mais rapidamente, aí sim. Mas é impossível implantar-se uma hidrovia rapidamente. Pode não ser nem em três anos. Essa questão do cronograma tem que ser rediscutida, e o Governo Federal o está fazendo. Se não der para fazer em três anos, que se faça em quatro ou em cinco. A hidrovia não pode ser implantada nesse período. Ela carece de estudos prolongados.

Nós goianos, conhecemos o rio Araguaia, suas qualidades e sua beleza, mas também as dificuldades para o seu aproveitamento como hidrovia — e até essas dificuldades são belas no Araguaia. Qualquer estímulo que se fizer à região tem que reduzir o custo do transporte. E qual é a outra alternativa? É a hidrovia, para daqui a 15 ou 20 anos. O País não vai poder esperar tanto para desenvolver essa região.

É a minha colocação.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra o Senador Pompeu de Souza.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, meu prezado amigo Governador Henrique Santillo:

Não seria redundante nem pleonástico trazer mais um elogio à magnífica exposição de V. Ex., que obteve até agora louvor unânime, até mesmo daqueles não completamente favoráveis à Ferrovia Norte-Sul, como meus prezadíssimos amigos Afonso Camargo e Ruy Bacelar. Sendo que, S. Ex. o nobre Senador Ruy Bacelar fez uma exposição realmente magnífica e, ao mesmo tempo, tão otimista que previu a possibilidade de uma visão endêmica deste País em matéria de transporte rodoviário, chegando até a profetizar o surgimento de uma espécie de São José de Ribamar II. (Risos.)

O SR. RUY BACELAR — Não sou eu quem diz: é o próprio Ministro dos Transportes que tem condições de fazer todas.

O SR. POMPEU DE SOUZA — V. Ex. apenas se fez portador da profecia. Mas, todos nós só devemos felicitá-lo pela brilhante exposição, que tratou do assunto com abundância de conhecimentos, de alma e de poesia, porque, a certa altura, V. Ex. compensou-se da frustração hidroviária do Araguaia com a beleza desse rio tão sinuoso e de curso tão pouco fixo que até lembra "la donna mobile".

Passando agora do jocoso para o sério, pois tenho uma irresistível tendência para caricaturar certas situações, inclusive para autocaricaturar-me peço desculpas aos colegas se exagerei acho ter sido de muito bom humor e de muita amizade.

V. Ex. fez uma exposição admirável do ponto de vista fisiográfico e da geografia humana. Sob os dois ângulos, V. Ex. esteve digno de todos os encômios e loas aqui trazidos. Não digo que V. Ex. tenha tratado o assunto do ponto de vista da geopolítica, pois ela foi uma paraciência que andou por aqui em certa época e que devemos renegar.

Gostaria de ouvir V. Ex. a respeito de um detalhe de geografia humana que eu chamaria de ocupação demográfica. Sustento, há muito tempo, Sr. Governador — não digo há muitos anos, porque tenho tantos anos de vida que já estou cansado de falar deles — que o grande problema social, político, econômico e humano deste País, ou seja, sua patologia reside no desequilíbrio demográfico que o caracteriza.

A ausência de uma reforma agrária ou, preferivelmente, de uma ocupação fundiária racional neste País, que nunca houve, pois foi sempre colonizado na base das sesmarias e que até hoje existem, levou as populações do interior a migrarem para os grandes centros urbanos, gerando uma patologia rural e urbana e essas acarretam desequilíbrios gravíssimos para a economia e para todo o contexto social e humano do País.

Nunca se cogitou de um planejamento global da ocupação demográfica deste território, que incentivasse direta ou indiretamente uma ocupação mais racional do Território Nacional. Seria uma ocupação que, ao mesmo tempo, enxugasse as gorduras, as enxúndias, embora seja difícil fazê-lo nas grandes cidades, porque não se pode devolver o povo migrante às suas regiões de origem. Ele é povo, e não gado.

Há que se fazer, ao lado da reforma agrária, uma reforma urbana, para integrar econômica e socialmente, enfim, em todos os sentidos, essas populações nas grandes cidades. Deve-se evitar, contudo, que esse fenômeno prossiga ao longo dos anos, como tem ocorrido neste País.

Cumprir estimular, por todos os meios, a formação de centros demográficos, através de pequenos e médios aglomerados urbanos ou agrovilas, que criem, em torno das regiões desérticas do Brasil — que são enormes, e Goiás é uma delas — pólos de fixação demográfica. Eles seriam, ao mesmo tempo, consumidores e incentivadores da produção das regiões agrícolas adjacentes, com enorme economia de custo na produção, no transporte e nos bens de consumo dessas regiões, e portanto, de todo o País.

Sr. Governador, o nosso País, muito mais do que de um planejamento familiar — e se fala muito de planejamento familiar como se este País estivesse abarrotado de gente, superpovoado — precisa de um planejamento demográfico.

Pergunto a V. Ex.^a a Ferrovia Norte-Sul, vamos dizer, esta malha ferroviária de que se está falando seria um fator altamente favorável a esse replanejamento da ocupação demográfica dessas regiões ou poderia até ser um fator de agravamento do processo de migração?

É a pergunta que faço a V. Ex.^a e estou certo de que com o saber da experiência que demonstrou na sua exposição, dará uma resposta cabal e altamente elucidativa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Sr. Governador.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — Ilustre Senador Pompeu de Sousa, V. Ex.^a acaba de abordar um dos assuntos principais de todo um programa de desenvolvimento no interior brasileiro, no Brasil-Central, especialmente.

Na exposição, colocamos no nosso programa que estamos elegendo já alguns pontos que seriam pólos de desconcentração do desenvolvimento e da ocupação territorial, porque são pólos que já têm certa estrutura urbana e temos que ser práticos; temos escassez de recursos, não podemos ficar formando cidades, não dá para isso. Então, temos que aproveitar o que existe. Ao longo no Estado de Goiás, temos núcleos habitacionais que já têm certa infra-estrutura urbana que representam já, altos custos de investimentos para a sociedade. Citei até nominalmente essas cidades: Uruaçu, Barro Alto, Goianésia, Porongatu etc. até chegar a Araguaína, isto no Estado de Goiás, porque está-se referindo ao meu Estado, o Governador Epitácio Cafeteira falará aqui sobre o seu Estado, proximamente, segundo me disse o Sr. Presidente. Com este objetivo, não podemos pensar numa indução ou desenvolvimento que depois não venha, através de uma programação adequada, corresponder aos anseios da população. Até mesmo diria que a simples construção de uma ferrovia serviria muito mais para especulação imobiliária, no princípio, se não tivermos cuidado, se não tivermos com um programa bem elaborado a ser seguido, do que propriamente como indutora do desenvolvimento, poderá haver até uma tendência de concentração de terras; aliás, naturalmente, espontaneamente. Se não houver um programa de intervenção política do Governo, haverá uma concentração da propriedade rural, ao nosso ver. Daí a necessidade de se acompanhar de um programa que objetive isto daí, até a ocupação demográfica da região. A proteção ao meio ambiente, a qualidade de vida das pessoas e a infra-estrutura social, tudo isso vai ter que ser acompanhado da expansão da infra-estrutura social, porque um impacto como esse vai aumentar a população do Estado de Goiás. Como representou para essa região a construção de Brasília e de Belém-Brasília, também um impacto, foram um degrau. Tivemos um amplo processo de urbanização no nosso Estado, nestes últimos 20 anos, devido a isso, só que não se acompanhou, infelizmente, de todo um programa como esse que permitisse as novas cidades, as cidades que cresciam, condições de dar uma infra-estrutura mais adequada para que elas tivessem um nível de vida melhor. Para que V. Ex.^a tenha conhecimento, as 30 cidades médias de Goiás, hoje temos apenas 30% da população servida de água tratada e agora para resolver esses problemas os investimentos são altíssimos, por-

que faltou esse planejamento, esse cuidado, essa programação, há 20 anos, por exemplo, quando era preciso.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Mansueto de Lavor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Srs. Deputados, minhas Srs.^{as} e meus Srs., Sr. Governador Henrique Santillo, do Estado de Goiás:

Como questão preliminar, Sr. Presidente, e enquanto Relator desta CPI, peço a V. Ex.^a diligência junto ao Sr. Ministro dos Transportes a carta-proposta que, segundo entrevista do Presidente José Sarney, foi feita pela firma alemã, "Deconsult-Deutsche Eisenbahn Consulteng", queremos ter esse documento em mãos. Como também consta que outra firma americana teria feito proposta similar e, se confirmada também essa proposta, de uma empresa americana, gostaríamos de ter em mão também essa.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.^a está pedindo para quem?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Oficiiei a V. Ex.^a queria só registrar que estou interessado enquanto Relator, de ter em mãos a proposta da firma "Deconsult-Deutsche Eisenbahn Consulteng". Na realidade essa proposta foi usada como um argumento fatal para viabilidade da construção da Norte-Sul. E queremos saber esperando que isso contribua para outros esclarecimentos, que esta firma alemã vindo construir ferrovia não faça como a Volkswagen que veio construir carros e hoje é uma das maiores latifundiárias do País, exatamente nessa área onde passará a Ferrovia Norte-Sul, o próprio leito da Ferrovia será de 150 mil hectares, já é alguma coisa apetecível para empresas estrangeiras em termos da área numa área de tanta produção. Mas isso é só um detalhe.

Gostaria também de me congratular com V. Ex.^a Sr. Governador, por esta exposição que segundo o nosso Presidente não foi sequer um depoimento, por isso praticamente não temos que arguir-lo. É uma demonstração de que saindo daqui, como grande Senador que foi, hoje é um grande Governador de um grande Estado da Federação Brasileira. E ouvimos com admiração e respeito o seu depoimento. E, segundo frisou o nosso ilustre Colega Senador Iram Saraiva, esse depoimento será, dentro do meu Relatório, um peça fundamental. Interessa-nos realmente discutir, analisar, avaliar a viabilidade econômica e financeira da Ferrovia Norte-Sul. Congratulo-me com V. Ex.^a pela exposição que aqui prestou.

A título de esclarecimento, entretanto, gostaria, se me permite, de fazer algumas perguntas para melhor proveito do meu Relatório.

V. Ex.^a se referiu várias vezes ao programa de desenvolvimento do Brasil-Central — esse programa é federal ou estadual por Goiás? Qual o órgão ou ministério que executou esse programa do desenvolvimento? Gostaria-mos de saber, se V. Ex.^a tiver o texto à mão, se não, pediremos ao Ministério ou órgão competente. Qual a relação que existe entre o programa de desenvolvimento do Brasil-Central e o programa de desenvolvimento integrado do Tocantins—Araguaia ao Prodiat, citado por V. Ex.^a e também pelo Sr. Ministro

dos Transportes, na sua exposição no plenário do Senado Federal?

Queria só complementar, antes de V. Ex.^a responder, o Prodiat — Projeto de Desenvolvimento Integrado do Araguaia—Tocantins, é considerado, por todos os técnicos, inclusive, ligados ao Ministério do Interior, que foi o responsável pela elaboração desse plano, o maior e mais sério plano de desenvolvimento já elaborado no País em termos regionais, o mais detalhado, o mais profundo.

Durante mais de 5 anos engenheiros e economistas dos Ministérios dos Transportes e do Interior, assessorados por técnicos da OEA — Organização dos Estados Americanos — desenvolveram este trabalho que teve também o patrocínio dos Estados de Goiás, Mato Grosso, Maranhão e Pará.

O Prodiat especifica como sua via mestra de transporte a hidrovía Araguaia—Tocantins, comprovando os estudos que desaguarão na lei do Plano Nacional de Viação, que também prevê esse corredor estratégico, utilizando-se da hidrovía do Araguaia.

Para complementá-lo, como obras principais, ficarão faltando apenas a Barragem e a Eclusão de Santa Isabel, com as quais se criarão condições básicas essenciais para um acelerado desenvolvimento da Amazônia e da Região Centro-Oeste.

A respeito desse estudo sobre o trabalho do Prodiat, convém ir à própria fonte, isto é, ao próprio estudo do Prodiat, no que se refere à questão dos transportes, uma vez que o Prodiat é abrangente, analisa todos os aspectos sócio-econômicos do desenvolvimento daquela região.

Segundo o Plano-Diretor do Prodiat, há uma estratégia no setor de transporte para o desenvolvimento da região, que objetiva as seguintes etapas:

"a — a implantação paulatina de corredores de exportação na região, através da articulação racional das diferentes modalidades, destinadas a diminuir os custos de transporte."

Neste ponto o Prodiat concorda inteiramente com a exposição de V. Ex.^a inclusive também complementada pela exposição de outros dignos Senadores aqui, que é preciso fazer o transporte intermodal e não apenas uma modalidade de transporte.

"b — um aumento da utilização das vias navegáveis e a transformação da hidrovía num corredor contínuo, vinculando grande parte da Região Centro-Oeste ao Porto de Belém;

"c — um melhoramento da rede rodoviária, especialmente da malha coletora vicinal, promovendo a sua complementariedade com os sistemas troncais hidrodviários, ferroviários e rodoviários."

Nada mais diz o Prodiat. Significa que o mais sério, o mais profundo, o mais abrangente estudo para o desenvolvimento sócio-econômico dessa região, do próprio Governo, não prevê como prioridade primeira, como prioridade — se isso não é pleonismo — absoluta, a construção da Ferrovia Norte-Sul, nos termos em que é proposta.

Esses dados do Prodiat são complementados pelos estudos do Geipot, aqui citados e que temos em mãos, na sua etapa primeira, antes de haver

aquela decisão política, mesmo contra estes estudos, ou por cima desses estudos do Geipot — Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes, o Governo central decidiu politicamente pela construção da Norte-Sul. Então, não se trata de uma decisão técnica, como necessidade absoluta do desenvolvimento regional que é interesse de todos nós e que defendemos, secundando essa exposição de V. Ex^a e de todos os companheiros de Goiás e do Centro-Oeste, mas foi uma decisão política e é esta decisão política que temos que analisar aqui.

É a primeira e longa pergunta, quase uma exposição que fiz a V. Ex^a.

A segunda pergunta: o GEIPOT, que já citei, fez, no seu estudo sobre o corredor estratégico dessa região, uma série de alternativas — a Ferrovia Norte-Sul não aparece como nenhuma delas, pelo menos, em primeira prioridade. O próprio Presidente do GEIPOT, aqui citado pelo Senador Ruy Bacejar, confirmou isso. Disse que se as coisas fossem naturalmente era preciso que a ferrovia fosse uma opção para o ano 2.025. Então, se se trata de uma decisão política diante do quadro econômico-financeiro-político de hoje, seria essa decisão, nos termos em que se constrói hoje a ferrovia, uma decisão oportuna; por exemplo, é outro dado para saber da oportunidade da obra; aqui houve o depoimento do Diretor de Engenharia da VALEC, depois do Presidente da VALEC, entre outras coisas disse S. Sr: "Em esses cronograma estabelecido há mil e poucos dias — espero que não seja outra ferrovia dos mil dias, como a Ferrovia do Aço — A VALEC terá que importar trilhos da Europa para construir a Ferrovia Norte-Sul, segundo o cronograma que já está determinado. Por quê? Porque tem o Diretor da VALEC documento da SIDERBRÁS dizendo que a sua capacidade não atende, no prazo estipulado pela VALEC, a produção no fornecimento de trilhos. Inclusive uma questão não foi suficientemente esclarecida, possivelmente até os dormentes serão importados da Argentina, se as obras forem ao ritmo do cronograma da Norte-Sul. Possivelmente os trilhos, estão confirmados, serão importados; os dormentes possivelmente serão importados; tudo bem, geralmente compara-se a Ferrovia Norte-Sul à construção de Brasília, à construção da Belém-Brasília, grandes obras indutores do desenvolvimento, mas será que as condições de Brasília, da Belém-Brasília não seriam outras, no sentido de condições econômicas do País? A inflação não estaria menor do que esses nossos quase 30% mensais, antes do Plano Bresser? Vamos ver o resultado deste, estamos falando para hoje. Não seria a construção da Ferrovia Norte-Sul neste ritmo e desta maneira um tributo a mais para o aceleramento da inflação?

Ouvi que V. Ex^a admite discutir o cronograma da Ferrovia Norte-Sul. Qual seria o cronograma racional com que V. Ex^a ficaria? Se V. Ex^a aceita discuti-lo é porque existem alguns pontos que não convêm. Qual o cronograma?

Um investimento da ordem da Ferrovia Norte-Sul, que não é somente a Ferrovia, e há uma grande disparidade entre o orçamento do GEIPOT e o da VALEC, uma diferença de 1 bilhão de dólares, variando entre 1,4 a 2,44. Então, a diferença é enorme. Mesmo assim, com todo esse conjunto de outras obras, possivelmente não serão apenas 5 bilhões. V. Ex^a disse que para o

desenvolvimento da região servida pela área só no Estado de Goiás serão necessários investir quantos bilhões?

O SR. HENRINQUE SANTILLO — Em seis anos, 60 bilhões.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente. Não vamos pensar em termos de apenas 2,4 bilhões de dólares. Vamos pensar em muito mais dinheiro. Um investimento deste porte não pode embasar-se apenas em parâmetros econômicos; acredito que V. Ex^a concorda, até porque o programa do nosso Partido é muito nítido e claro. Nos efeitos sociais, temos que considerar as implicações sociais. Aí vem a pergunta à que V. Ex^a já respondeu, em parte: a Ferrovia, como está programada, sem termos um programa de responsabilidade social de investimento, será que ela não seria mais indutora da concentração de renda do que da distribuição, na Região? Mais indutora da concentração fundiária do que da distribuição fundiária e de uma conseqüente política agrícola racional e socialmente aceitável na Região? O incremento da produção e da produtividade na Região, concordamos que a Ferrovia por oferecer transporte mais barato, induzirá a este incremento, mas certamente não é o fator principal, temos que considerar os insumos agrícolas, entre eles, já citado pelo nobre Senador Mauro Borges, o fornecimento da energia elétrica, como está a situação? E o problema da irrigação? A agricultura irrigada é um estágio tecnicamente avançado, porém muito caro. Deve estar ao nosso alcance, temos também esse direito. O que diz o Ministério da Irrigação a este respeito? O Ministério da Irrigação que tem poucos recursos e que apesar do plano louvável, aplaudido, do Presidente José Sarney de irrigar 1 milhão de hectares na Região do Nordeste semi-árido, até agora só conseguiu irrigar 30 mil hectares, e não vai conseguir jamais a meta de 1 milhão naquela área que é uma das mais reconhecidamente carente.

São estas as questões que levo a V. Ex^a como ilustração e complementação do seu importante depoimento, para que eu possa avaliar-me melhor e não trair os temas e a proposta de V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra V. Ex^a Governador.

O SR. HENRINQUE SANTILLO — O programa de desenvolvimento do Brasil Central é um detalhamento do PRODIAT. Isto está sendo feito em colaboração do Governo do Estado de Goiás como os órgãos do Governo Federal: SEPLAN e Ministério dos Transportes, especialmente. O PRODIAT quando estabeleceu a modalidade de transporte na região, não se referiu especificamente às hidrovias, referiu-se ao transporte intermodal: a hidrovias, ferrovia e a rodovia; que é o que o programa está prevendo. Ele não está divergindo dos estudos realizados no PRODIAT às conclusões do PRODIAT. O PRODIAT disse que a implantação paulatina do transporte intermodal é a solução para aquela Região, não há outra solução. Ela só vai-se desenvolver se houver um transporte a baixo custo e tem que ser intermodal: hidrovias-ferrovia, rodovia. A hidrovias é importante, é fundamental, ninguém desconhece isso, daqui a 20 anos precisamos ter hidrovias já funcionando. Esses estudos estão sendo realizados ainda. O PRODIAT não desceu a considerações técnicas

em relação à hidrovias Araguaia-Tocantins. Precisa prosseguir esses estudos, até em relação ao imposto sobre o meio ambiente naquela Região, porque é um rio espalhado, de grandes enchentes, de cheias excessivas e secas prolongadas, não apenas em relação a viabilização econômica da hidrovias, como também em relação ao impacto sobre o meio ambiente em vastíssimas regiões.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Permita-me só um adendo, Sr. Governador. Há uma reclamação da Sema de que a Ferrovia Norte-Sul ainda não cumpriu a legislação, é preciso que isto seja visto.

O SR. HENRINQUE SANTILLO — Estamos estudando com afinco. A questão da ferrovia não é propriamente em relação à sua própria construção, à sua própria viabilidade como meio de transporte. A ferrovia certamente vai afetar o meio ambiente na medida em que for indutora do desenvolvimento. Qualquer indução do desenvolvimento naquela região vai causar impacto no meio ambiente e precisa ser estudada. Na formação de uma fazenda há um impacto sobre o meio ambiente, e sabemos com quanto impacto e quão desordenadamente isso se deu nos últimos 20 anos. Não é bem assim. O PRODIAT não exclui a ferrovia, ele não desce a considerações sobre ela. A grande coluna prevista pela PRODIAT, no futuro, seria a hidrovias Araguaia-Tocantins, no futuro, mas o transporte é de caráter intermodal, o previsto.

Como disse, o impacto tem que ser rápido. Ninguém duvida de que essa aceleração histórica nos obriga a um impacto mais rápido. Hoje é mais rápido do que quando foi realizado o estudo pelo PRODIAT. Esta é a verdade.

Em relação às rodovias, quando o Prodiat fez os seus estudos, Goiás era um, hoje é outro e independente de fazer julgamentos políticos, especialmente em relação a rodovias alimentadoras, vicinais, pavimentadas.

Não colocamos a ferrovia como excludente da rodovia. Ao contrário, o que colocamos aí é a questão do impacto que tem que se dar à região, a oportunidade é esta. Se a situação do País é grave, e sei que grave é a situação, por ser Governador de um Estado próximo de Brasília, não significa que tenha que ser protelado indefinidamente, porque, se for assim, nunca desenvolveremos a Região do Centro-Oeste e da Borda Amazônica. Não vamos protelar para o ano 2050. Srs. Senadores, mas para o ano 3 mil, num País como o nosso.

A meu ver este investimento tem que ser estudado não como um investimento para reduzir apenas os custos nos transportes, é um investimento para dar um salto no desenvolvimento capitalista brasileiro, tem que ser entendido assim. Muito diferente de uma ponte Rio-Niterói, por exemplo. Provavelmente muito diferente de uma Itaipu, e certamente das Centrais Nucleares, que estão colaborando muito com esses altos índices inflacionários, como bem sabe V. Ex^a e o nosso partido.

A questão da decisão política não é uma decisão política interferindo na questão técnica, a questão da decisão política é saber se este é o momento para descentralizar o desenvolvimento brasileiro, e se quer descentralizar o desenvolvimento brasileiro, é preciso fazer algo numa re-

gião que está despovoada e tem potencialidades. Não é uma questão simplesmente de atender populações, que do ponto de vista social estão desassistidas, não é apenas isso; é uma região que tem carências, é claro que tem, mas é potencialmente muito forte para dar respostas aos estímulos públicos ou privados quanto ao desenvolvimento para o País, e não para a região apenas. É uma decisão política esta.

Quando Juscelino Kubitschek decidiu construir Brasília, não foi uma decisão técnica, Sua Excelência tomou uma decisão política para contruir Brasília, e chamou os técnicos para que aquilo fosse viabilizado. Concordo, é possível até que estejamos sofrendo algumas consequências da construção da própria cidade de Brasília ainda, mas que foi importante para o primeiro salto foi, foi fundamental, justificou o investimento para este País, porque é graças a isso que posso dizer aqui, agora, que Goiás contribuiu com 10% da produção agrícola nacional, que tem 21 milhões de cabeça de gado, é o maior rebanho bovino do País, é o 7º produtor de minérios, tem muitas rodovias, tem uma infra-estrutura razoável na parte sul, especialmente, quem conhece Goiás sabe disso; faltando ainda alguma coisa na parte norte. A questão é política a meu ver, aí é uma decisão política de Governo. Como vamos dar um choque nesta região para encetar um salto no capitalismo brasileiro, no desenvolvimento nacional, ou não?

Ou vamos deixar isso para depois? Ou vamos deixar para aqui a 10 ou 20 anos? Aí é uma decisão política que compete ao Congresso Nacional também opinar. Sou democrata, ex-Senador, e com muita honra estou aqui no Senado como Governador do meu Estado, e o Congresso tem que participar. Daí a importância desta CPI. É uma decisão política que não pode ser individual, é uma decisão política que vai ser adotada pelo Governo, como um todo. Saber se vai intervir naquela região agora ou vai-se deixar para daqui 10 ou 20 anos ou para o ano 3 mil.

Tem que ser agora, estou defendendo esta posição. Não defendo o meu Estado, estou defendendo o País. Dever ser agora, o momento é este, apesar das dificuldades vividas pelo País, porque ela poderá significar, inclusive, um grande fator de superação das nossas dificuldades econômico-financeiras.

Claro que tenho uma preocupação muito grande com o social e daí não se poder construir uma ferrovia, como se fez no passado, sem que haja um programa, sem que se possa prever as consequências da ferrovia como transporte a baixos custos.

A intervenção democrática do Estado, enquanto Governo, tem que ser por aí, não deixar que as coisas corram espontaneamente segundo as regras capitalistas e possa contornar esse problema e fazê-lo, como obra importante, do ponto de vista social também.

A questão, por exemplo, da Reforma Agrária, é claro, indispensável. Não coloco só o problema de transporte no Centro-Oeste, na malha ferroviária prevista quero dizer aqui, mais uma vez, em defesa do Presidente da República, quando Sua Excelência diz que é preciso estabelecer uma malha ferroviária na região do Centro-Oeste e da Borda Amazônica, Sua Excelência não está querendo dizer que isso tem que ser construído tudo agora, não e nem estou dizendo isso, estou dicen-

do que se a opção for pela Norte-Sul que seja a Norte-Sul agora e, no futuro, vai ter-se que construir a Leste-Oeste, sim.

É importante para o País. Daqui a 10 ou 15 anos talvez, mas, é importante continuar, como vai ser importante a hidrovía Araguaia-Tocantins.

A questão do cronograma coloco como uma pessoa sensata: cronograma não é uma questão rígida, se não se pode fazer em 3 anos que se faça em 6, mas vamos fazer, é uma decisão política. Não sei que cronograma seria melhor, confesso que não sei, mas é necessário que se estenda um pouco.

A importação dos trilhos, é claro, pode ser contornada com o espichamento do cronograma, e é importante para o País produzir mais trilho, ou não é importante? Não é importante viabilizar a produção de trilhos aqui mesmo, no Brasil, estimulando a siderurgia para que ela produza esses trilhos ou os dormentes? Vejo isso, racionalmente, do ponto de vista integrado, não como uma obra que seja uma decisão pessoal do Presidente da República que, de repente tem-se que construir e inaugurar no seu mandato. Não é por aí que estou vendo a obra, ela é importante, é impactual: se não for a Norte-Sul, se for a Leste-Oeste vai dar impacto na região, para permitir este salto, a meu ver.

As indústrias do Centro-Sul equivocam-se quando pensam que uma obra como esta vai colocar em choque o seu parque industrial, porque, na verdade, ele acabará sendo beneficiado — Minas Gerais e São Paulo — com a necessidade de produzir mais trilhos, por exemplo, esse é um dos dados.

Se não pensarmos assim — o capitalismo brasileiro — não vamos sair dessa situação a meu ver que vem se espichando demasiadamente após o primeiro choque do preço do petróleo.

Então, vejo a questão da responsabilidade social do investimento, e defendi aqui na minha exposição isso, ele não pode ser feito espontaneamente a meu ver, tem que ser feito segundo um programa, e o Prodiat é o grande subsídio para este programa, os estudos realizados durante 5 anos, detalhando isso aí, o Prodiat não fez projeto específico, fez projetos preliminares, e nem poderia fazer projetos específicos.

Quando sei, por exemplo, que na região do Vale do Javaé e do Formoso há 300 mil hectares de terras aproveitáveis, não estou louvando apenas os estudos do Prodiat mas, em fatos concretos, em projetos muito bons do ponto de vista de produção e produtividade agrícola na região, empresarialmente assentados.

A questão da irrigação rural já é bem conhecida no Estado de Goiás, por aspersão, fica cerca de 1.500 dólares por hectare e é economicamente viável, essa é a grande questão. Não é saber se há ou não dinheiro. Claro que isso é importante, onde vamos buscar o dinheiro? Sei que teremos de resolver o problema do País, saber se vamos contar com a poupança externa ou não. Mas temos que colocar os pés no chão, o País vai precisar de um bocado de poupança externa para dar um salto de desenvolvimento, e vai depender de como se vai conduzir a questão da moratória, sem que haja continuidade da sangria deste País, porque aí não nos vamos desenvolver mesmo, porque a poupança interna está saindo para pagar custo de dívida externa. Que vai ser preciso, vai.

O importante é saber se é economicamente viável, testar. Recebi meu Estado com 50 mil hectares de terras irrigadas e vou entregá-lo, se Deus quiser, com 400 mil, porque estamos "forçando a barra" num programa como este, com a participação também da iniciativa privada, porque é economicamente viável. Não me estou referindo só à irrigação por aspersão, estou-me referindo a uma irrigação a custos menores ainda, que é a irrigação por inundação do vale do Araguaia, que ainda é a custos menores do que este, e um dos menores custos segundo estudos do Prodiat, menores custos mundiais, sem falar no Brasil, do que no Nordeste é 10 vezes menos.

Então, quanto à viabilidade econômica, não há dúvida, a questão é política sim. É decidir se vai fazer-se isso agora ou não. A Nação tem condições de fazer isto agora? É útil para a Nação fazer isto agora? É uma decisão política, não uma decisão técnica; é uma decisão nossa, política e peço o apoio do meu Partido para isto.

Estou absolutamente convencido de que isto é importantíssimo para o Brasil! Peço o apoio do meu Partido, Partido ao qual pertencço que ajude a fundar e também, felizmente, modestamente, a fazê-lo crescer, peço o apoio do meu Partido que é o partido majoritário no Congresso Nacional.

Independente dos problemas regionais, a obra não vai causar nenhum problema para o Centro-Sul, ao contrário, significará um pique a mais no próprio desenvolvimento industrial do Centro-Sul, como significou a indústria automobilística em certa fase da História brasileira.

É esta a colocação que faço; não estou defendendo a Ferrovia simplesmente porque sou Governador do Estado de Goiás. Sempre defendi nos meus discursos a necessidade do transporte intermodal aqui no Senado, a necessidade urgente do transporte intermodal a baixos custos, aproveitando a ferrovia e a hidrovía. Conheço bem os estudos do Prodiat, já o dissei várias vezes, em discursos meus, no Senado, como Senador, e sei a importância deste estudo para o Brasil, não só para a região do Araguaia-Tocantins, mas para o Brasil, para a economia brasileira.

Temos condições de aumentar rapidamente a produção agrícola do Brasil, a única área com condições para isso é o Centro-Oeste, não há outra que aumente rapidamente a produção agrícola, significativa e rapidamente. Esta a primeira saída que temos para a economia nacional, para desenvolver o interior brasileiro.

É claro que todo programa que preveja a industrialização, que preveja a aplicação de alguns recursos da infra-estrutura social para melhorar as condições de vida da população — e coloco aí a questão da colonização da Reforma Agrária, que é fundamental — tem que ter a ação do Estado. Estou no suposto, inclusive, que o programa de Reforma Agrária do Governo Federal vai ser aplicado; vou lutar por isso como peemedebista e como Governador de Goiás, que seja aplicado e especialmente no Centro-Oeste e no Norte, para que não haja distorções insuportáveis no processo de desenvolvimento econômico futuro.

Perdoem-me a exaltação, mas é porque minha formação é parlamentar e não de executivo.

Agradeço a V. Ex.^a imensamente a oportunidade que me deram.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pela ordem, Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem V. Exª a palavra pela ordem.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, tenho um documento a encaminhar à Mesa, e faço questão de encaminhá-lo na presença do Governador Henrique Santillo, pela seriedade com que S. Exª desenvolveu toda a sua participação nesta CPI. Quando S. Exª fala que a decisão é política, digo que é política e financeira, porque há o problema dos recursos.

Gostaria, inclusive, Governador Henrique Santillo, que V. Exª ficasse atento, porque não sabemos o que o Governo vai decidir em termos da Ferrovia Norte-Sul daqui a algum tempo, mas não deixe que essa Ferrovia seja eventualmente iniciada sem que os recursos estejam totalmente alocados para começar e terminar, para que V. Exª não tenha, no seu Estado, uma repetição da Ferrovia do Aço. V. Exª sabe que isso é muito importante.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — V. Exª permite um aparte?

Esqueci, até pela exaltação, de dizer uma outra coisa: é que a Ferrovia, ainda que iniciada nos dois extremos, mesmo que inacabada, será muito importante para o País, e bem sabe disto V. Exª.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não tenho dúvidas. Até a proposta do Geipot é exatamente esta.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — A decisão mais correta é esta, começar nos dois extremos.

O SR. AFFONSO CAMARGO — O trecho mais conveniente é até Gurupi, o trecho mais rentável, no momento.

Mas, Sr. Presidente, vou encaminhar uma consulta que fiz ao Fundo Nacional do Desenvolvimento e tem uma resposta do Secretário Executivo, que diz: "até agora não foi apresentada a esta Secretaria Executiva nenhum projeto referente à construção da Ferrovia Norte-Sul".

Veja, V. Exª, Governador Henrique Santillo, foi dito durante os últimos tempos aí, que já haviam, 12 bilhões de cruzados do FND que iriam financiar o início da Ferrovia.

Somos contra o atropelo com que se fazem as coisas no Brasil e V. Exª também, já deixou bem claro que é contra isso. É problema de viabilidade, de se saber se há dinheiro para poder executar, e em que tempo poderá ser executado.

O SR. HENRIQUE SANTILLO — É uma questão de prioridade.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Então, vou encaminhá-lo à Mesa, porque acho este documento muito importante que, até agora, não há nenhum pedido apresentado ao FND, com relação à Ferrovia Norte-Sul.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Exª não fez nenhuma questão de ordem, mas aceito o encaminhamento.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pedi a palavra pela ordem, e não para questão de ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Sr. Governador, V. Exª com seu grande espírito público, cancelou hoje os seus compromissos, no seu grande Estado de Goiás, e veio aqui nos brindar

com sua presença e seu entusiasmo nesta Comissão. Sobre tudo, quero que a Comissão fique alerta para o convite que, reputo, válido e V. Exª quando tiver oportunidade e quando "o fogaréu" da Constituinte o permitir, que elementos da nossa Comissão possam visitar o nosso riquíssimo Gurupi, para que se tenha, realmente, uma idéia do que este País possa ser, daqui a algum tempo.

Suspendo a reunião por 5 minutos e convido os ilustres Senadores Mauro Borges, Alexandre Costa e Ruy Bacelar para acompanhar o Governador até a porta de nossa Comissão. (Pausa.)

Pego aos Srs. que tomem os seus lugares para darmos prosseguimento à nossa reunião.

Tínhamos convocado, para comparecer à nossa reunião de hoje os Presidentes e Diretores da Companhia Andrade Gutierrez, Mendes Júnior e Tratec. Escolhemos duas empresas das mais bem classificadas na escolha e uma que ficou lá em baixo durante a licitação.

Houve, aqui, um pequeno equívoco, porque viajei na quarta-feira pela manhã, ao meu Estado, e tive de vir assinar, rapidamente, uns documentos, e compareceram, aqui, o Sr. Lúcio Vasconcelos Lana de Souza, Diretor-Vice-Presidente da Tratec, Sr. Engenheiro José Flávio Lessa Brandão e o Décio Rezende de Souza, da Divisão de Engenharia e Construtora Mendes Júnior.

Vamos, hoje, tomar o depoimento do Sr. Lúcio Vasconcelos Lana de Souza, que é Diretor-Vice-Presidente da Tratec. Quanto aos outros dois que aqui compareceram, agradeço à presença, mas faremos nova convocação para que compareçam os Presidentes e os Diretores da Companhia Mendes Júnior e Andrade Gutierrez. Faremos os depoimentos na próxima terça-feira, junto com o Jornalista Jânio de Freitas e o Governador do Estado do Maranhão.

Convido, então, a tomar assento à Mesa o Sr. Lúcio Vasconcelos Lana de Souza, Diretor, Vice-Presidente da Tratec S.A. (Pausa.)

Vou levar ao conhecimento de V. Sª os termos em que foi constituída a Comissão de Inquérito:

"Nos termos do art. 170, alínea "a", do Regimento Interno, é constituída, no Senado Federal, uma Comissão de Inquérito, composta de 9 (nove) membros, para o fim de, no prazo de 60 (sessenta) dias apurar as irregularidades divulgadas no Jornal "Folha de S. Paulo", na concorrência por implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela Ferrovia."

Nestas condições, diante do exposto, V. Sª de acordo com a nossa orientação, terá 40 minutos para fazer sua exposição sobre estes assuntos e poderá ser interrompido com aparte, se V. Sª permitir; senão, ao final recebê-los-á. V. Sª é quem decide se quer fazer simplesmente a exposição ou ser aparteado durante a mesma.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Em vez de fazer exposição, que os Srs. Membros desta CPI dirijam a mim as perguntas que julguem necessárias.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O Depoente, diante do que ouviu aqui, nos termos em que se instituiu esta Comissão, declara que prefere responder às perguntas a ele dirigidas sobre o objeto fundamental da CPI.

Concedo, em primeiro lugar, a palavra ao Relator, Senador Mansueto de Lavoura.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavoura) — Pergunto ao Dr. Lúcio Vasconcelos Lana de Souza como V. Sª explica o fato de que o Jornalista Jânio de Freitas tenha publicado no Jornal **Folha de S. Paulo**, dias antes da abertura dos envelopes da concorrência, o resultado, na íntegra, da mesma. V. Sª tem alguma explicação para este fato?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Sr. Relator, peço a V. Exª faça as perguntas uma a uma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavoura) — Pois não.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra a V. Sª Sr. Lúcio Vasconcelos.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Agradeço a V. Exª porque, não sendo Parlamentar, teria dificuldade em responder a várias perguntas feitas de uma só vez.

Sr. Relator, quanto a esta primeira pergunta, quero dizer a V. Exª que numa concorrência o que acontece sempre, quando se entregam os documentos, no caso da concorrência da Ferrovia foi a proposta técnica e a comercial, a partir daquele momento o sigilo que se mantém, poderá ser identificado por qualquer pessoa, por qualquer vendedor de máquina, por qualquer engenheiro que estará sujeito a ser mandado embora da empresa, porque está sem obra. O que ocorreu nessa denúncia feita por uma pessoa de São Paulo — deixo de dizer o nome — porque essa pessoa provocou um perda muito maior do que a financeira, em não tendo a obra para executar. Foi a perda como meu filho, de 11 anos, chegando perto de mim — eu que sou do interior, criado sob um regime rígido de família — e perguntar-me se eu estaria envolvido em fraude. Ele não falou em fraude, mas falou sobre o assunto da Ferrovia, se eu havia cometido algum crime. Então, a perda maior que vejo foi a perda moral, e esta tem que ser restaurada! Como disse no depoimento que prestei ao Coronel Stanley, em que estes depoimentos na CPI têm que ser enviados para a casa de cada uma das pessoas envolvidas, das pessoas que tentam gerar empregos neste País, das pessoas que correm risco com o seu capital, das pessoas que vivem 24 horas tentando criar, gerar empregos, movimentar essa máquina; 24 horas tentando carregar esse carro de boi suportando-o e ainda puxando essa máquina; desfavelando os grandes centros, como o ex-Ministro Affonso Camargo sabe disso.

No dia 5, entregamos as propostas técnica e comercial que foram abertas visada por todos os concorrentes. A partir daquele momento deixou de existir o sigilo da concorrência. Fica-se confiante de que, assinado o envelope, inclusive em cima do próprio lacre, tudo acabou. A pessoa sai de lá, um vendedor de máquina, um subempreiteiro, um engenheiro de obra, depois que a pessoa retorna à empresa isso é verificado. A partir daí acabou. Quer dizer, na empresa todo mundo sabe que lote que o fulano levou; o sujeito às vezes tem interesse para não perder o emprego, para vender máquinas, para saber quem ganhou e quem perdeu. É isso que ocorre em qualquer concorrência, não é só na Ferrovia Norte-Sul. No DNER, depois que se entrega a proposta comer-

cial tem vendedor de máquina que faz prévia, e acredito que o jornalista tenha feito a sua.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Dr. Lúcio Vasconcelos a explicação então que V. S.^a dá para a divulgação teria sido uma prévia? Ele teria consultado cada uma das empreiteiras concorrentes?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Cada uma não, algumas. Um engenheiro de obra, um vendedor de máquinas, um subempreiteiro que está louco atrás de serviço que, normalmente, faz as obras complementares.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quer dizer, não houve um acordo prévio entre as companhias?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não, Sr.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A sua companhia não participou de qualquer acordo com os demais concorrentes visando este ajuste prévio antes da concorrência?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não, Sr.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S.^a é Diretor Vice-Presidente da Tratec S/A?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Sou.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A empresa tem tradição no ramo da construção ferroviária?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Ela é uma empresa mãe de um grupo, com 42 anos de existência, construindo trechos na linha da Ferrovia Vitória/Minas e vários outros trechos da Companhia Vale do Rio Doce, e tem ela muita experiência, não só de ferrovia mas em obras de construção pesada.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Em termos gerais, considerando as condições do trecho da Ferrovia Norte-Sul, em geral, com base na experiência de sua empresa, por quanto sai 1 km de construção de ferrovia pronto, exceto o material rodante? Por média?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Acredito, na infra-estrutura, porque participamos pouco de superestrutura ou quase nada, porque a superestrutura depende de um equipamento importado muito caro, e esse investimento, se a empresa resolver fazer um investimento desses, vai criar um problema sério, porque vai precisar ter obras constantemente. É o caso de uma pavimentadora de concreto que temos, que fico sonhando com ela dia e noite, porque preciso colocá-la para trabalhar e não consigo ter pavimento de concreto no País a não ser na região de São Paulo, onde, inclusive, ela está trabalhando de subempreiteira, por sinal.

Mas, na parte de infra-estrutura, isso deve girar, só na parte de infra-estrutura, numa região de pouco movimento de terraplenagem, acredito Senador, que deverá chegar em torno de 700 mil dólares o quilômetro.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Esta infra-estrutura o que significa? são os trilhos já montados, prontos para rodar?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não. Infra-estrutura significa fazer toda a parte de drenagem da ferrovia, a parte de terraplanagem, deixando

a regularização pronta com o sublastro talvez. O "em torno" que digo depende muito da distância de transporte. Hoje este é muito caro por causa do combustível. Então acredito que "em torno" disso até na posição para o Sr. que é leigo — acredito que seja por não ser engenheiro. É a parte que fica em nível de se colocar a brita e os dormentes dos trilhos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas pergunto: e colocando-se os dormentes e os trilhos em média a quanto sai o quilômetro?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não posso dar esta informação pela pouca experiência e vivência neste tipo de trabalho.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas a sua empresa vai fazer num trecho — caso vença a nova concorrência —, vai fazê-lo completo?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não; porque a concorrência está sendo feita em duas etapas. Primeiro está sendo feita a infra-estrutura e depois a superestrutura, que é a parte da brita com o dormente e com os trilhos. Nós, inclusive, nos consorciávamos com outra empresa para tentar nos pré-qualificar, inclusive quero afirmar aqui que a pré-qualificação foi muito rígida em termos de nota, pela condição — V. Ex.^a devem ter visto — de empresas com capital muito maior do que o nosso ficaram abaixo da nossa. Digo da nossa, porque avalizo a empresa, sou um diretor executivo mas a avalizo e represento. V. Ex.^a podem ver que a Constran, por exemplo, empresa muito maior do que a nossa, menor do que o grupo, porque o nosso é grande, mas em termos de construtora ela é menor do que a Constran, e esta está abaixo exatamente por não ter experiência ferroviária.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Gostaria de saber de V. S.^a se a empresa TRATEC foi uma das que já, mesmo antes do resultado da concorrência, estava com equipes na região da construção da Ferrovia Norte-Sul.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Desculpem-me por tremer, é que não estou acostumado a falar em público.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estamos aqui num trabalho de mútua colaboração.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — A TRATEC fez visitas ao trecho na época em que o compramos e corremos o trecho que tivesse menor investimento e que fosse próximo de obras rodoviárias que temos em Goiás, já que temos várias obras no Estado, como V. Ex.^a sabe, inclusive de Minasul—Campinasul—Formoso, que é essa obra que o Sr. Governador acabou de falar, da produtividade de grãos, perto de Gurupi. Por isso batalhei para ficar nesse trecho, que tinha um volume de rocha mais compatível para nós com a possibilidade de não investir tanto e com uma série de condições melhores. Conhecemos bem Goiás por trabalhar lá há bastante tempo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Dr. Lúcio, os preços contratados, refiro-me ao primeiro contrato, devem ter sido justos, tanto do ponto de vista das empresas como do ponto de vista da VALEC, a empresa pública contratante, pelo menos isso é o que se espera, porém neste caso,

como se explica que as empreiteiras tenham admitido, numa das cláusulas, que o pagamento não seria todo em dinheiro, mas 20% em ações de empresas ferroviárias, seja a VALEC, seja qualquer outra empresa ferroviária nacional? Como empresário, o que o Sr. acha desse tipo de imposição de pagamento em ações?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — O empresário hoje, principalmente neste setor que trabalhamos, na área de construção pesada, na área de transmissão de energia, o que acontece é que a dificuldade está tanta, que para compormos um preço — o ex-Ministro Afonso Camargo sabe disso — depreciávamos 100% do equipamento quando se vai dar o preço, em função das horas trabalhadas naquela obra. Isto significa que quando se coloca no custo a depreciação se pretende amanhã renovar a frota. O empresário, neste tipo de construção ou qualquer outro tipo, que não depreciar o equipamento morre, porque a vida útil do equipamento acaba e ele não vai ter dinheiro para comprar.

Antigamente, na época das vacas gordas, depreciávamos 100%, pegávamos a hora do equipamento e depreciávamos em 100% das horas trabalhadas naquela obra. Hoje, pegamos, até em concorrência, a depreciação média da empresa, em vez de depreciarmos, por exemplo, vamos dizer que o meu investimento na obra seja de 100 milhões de dólares, numa obra do tipo da hidrelétrica, como as que participamos, vamos lá e coloco só 50, isso significa que estou pretendendo manter o meu equipamento o máximo possível e só renovar 50% do mesmo destinado para obra.

A dificuldade de sobrevivência está tanta que no ano passado tínhamos 28 frentes de obras e hoje estamos reduzidos a 11. Há cerca de 20 dias demiti 14 engenheiros capazes, que já trabalhavam há 4 ou 5 anos conosco e hoje estamos tentando sobreviver, neste País, a realidade é esta, simplesmente sobreviver. E esses 20% de ações está incluído nesta depreciação que se deixa de considerar.

Não sei se fui bem explícito.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A minha pergunta é exatamente neste sentido: Como, se o preço é justo, digamos assim...

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — O preço, hoje, talvez precisasse ser realinhado.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então, a minha pergunta é: Como admitir-se que ações não rentáveis remunerem um capital de tanto porte, numa dificuldade de hoje e reconhecemos, concordamos, com o Sr. sobre as dificuldades inclusive de empresas que têm um grande contingente de operários, de mão-de-obra, qualificada ou não, mas sempre é um grande contingente, são milhares de trabalhadores? Mas há uma pergunta que não fica bem clara, porque esses 20% — e aqui parece-me que essas ações não são da Petrobrás nem da Vale do Rio Doce, não têm uma liquidez assim tão rápida, ações da Rede Ferroviária, ações da VALEC, que ainda nem sequer é uma sociedade anônima, portanto é uma ação futura ainda, é um compromisso de ações e talvez não fosse um retorno ideal para empresas que trabalham apertado.

O Sr. concorda com isso?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não! Digo o seguinte — talvez V. Ex.^a não tenha entendido — quando se compõe um preço, coloca-se a mão-de-obra, o equipamento com sua depreciação, materiais e o BDI e é onde entra o custo financeiro, o custo administrativo e o lucro. Então, quando considere, por exemplo, no trecho que dei menos 10%, que ia diluir um pouco da minha administração fixa, no meu trecho de Minasul—Campinasul. Isso significa que o supervisor que ia ser o supervisor de Minasul—Campinasul—Formoso é o mesmo que seria o supervisor daquele trecho da ferrovia. Então iríamos gastar menos um supervisor e um engenheiro e esses 20% de ações ficam embutidos dentro de um número; deixaríamos de ganhar um pouco para poder manter a bicicleta rodando, pelo menos com a velocidade baixa, mas temos que pedalar senão cai, não temos condições de fechar a empresa. Não posso chegar lá, passar a chave na empresa e dizer que daqui a dez dias todos voltem para receber o Fundo de Garantia. Não temos mais condições de fazer isto pelo tamanho da empresa.

Não sei se deu para explicar e, inclusive, quero acrescentar que têm situações, que para viabilizarmos o preço, em vez de pegarmos a depreciação e lançarmos em cima dela o BDI, somamos a depreciação ao preço, quer dizer, a depreciação passa a ser preço: preço mais depreciação é o preço final da obra.

O Sr. entendeu Senador?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Entendi, só acho que este é um mal negócio, realmente. V. Ex.^a não concorda que é um mal negócio?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — É. Em vez de ter um lucro de 12%, temos 3% e ficamos com o valor residual de equipamento como lucro, amanhã se não tivermos jeito de vendê-lo como equipamento, vendemos como sucata pesada na balança.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Agradeço.

A pergunta final é sobre a declaração do Diretor de Engenharia da VALEC, Sr. Francisco Cunha, no jornal **Folha de S. Paulo**, do dia 13 de maio, a mesma edição que divulgou aquele resultado que gerou toda esta polêmica nacional, inclusive esta CPI, que visa uma colaboração. V. Ex.^a está prestando aqui, também, uma colaboração ao nosso trabalho. Mas o Engenheiro Francisco Cunha, segundo declarações não negadas, publicadas no jornal **Folha de S. Paulo**, admitiu que o resultado da concorrência — estou lendo o texto — para obras em 18 lotes da Ferrovia Norte-Sul, entre Brasília—Açailândia, no Maranhão, foi determinado pelo cartel das empresas de construção civil, que estão encontrando dificuldades com a ameaça de recessão no setor.

S. S.^a dá claramente a entender que as empresas, em conjunto, determinaram o resultado prévio da concorrência, é assim que admito o trecho.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Isto é da **Folha de S. Paulo**?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — É, do dia 13, declaração do Diretor de Engenharia da Valec, que atribui ao cartel das empresas concorrentes, justificando que estão encontrando dificuldades no setor e fizeram esses ajustes; é o texto que está aqui.

Por sua vez o Relatório do Coronel Stanley — que V. S.^a citou — nas suas conclusões, o Relatório inclusive autenticado, diz tentando explicar a publicação do resultado da concorrência antes da abertura dos envelopes, coloca como primeiro item o conhecimento das empresas pré-qualificadas, a divulgação da pontuação obtida na pré-qualificação, a fixação do preço básico, o critério que cada empresa somente poderia ficar com um único lote, a fixação prévia da ordem de recebimento e abertura das propostas por lote.

E conclui o seguinte: essa orientação propiciou que as empresas, considerando os fatores de natureza técnica, logística e empresarial pertinentes e em particular a cada um decidissem pela participação dos lotes mais adequados às suas conveniências empresariais, e a sua qualificação na pré-qualificação.

V. S.^a concorda com essa apreciação do Relatório?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Quero primeiro voltar à **Folha de S. Paulo** para dizer que da mesma forma que acho que a publicação do dia 8, na **Folha de S. Paulo** dizendo quem ia ganhar e denunciando um acerto prévio das empresas, o que não acredito, não concordo com o que o Diretor da Valec está falando, porque eu disse que não houve acerto.

Quanto ao aspecto da pontuação, o que esta nos indicou foi que tínhamos uma capacidade boa de ter um trecho de volume de dinheiro e de serviço maior, então que poderíamos brigar por um trecho que estivesse dentro do entorno da minha pontuação.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas brigar perante a Valec ou entre si?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não, quando falamos em briga é enfrentar a briga da concorrência seriamente.

A pontuação simplesmente indicou que não precisaríamos batalhar num trecho pequeninho, que poderíamos ir perto das outras, poderíamos estar num trecho com volume maior, porque estamos com a pontuação maior que a Constran.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas Dr., será que isso daria um resultado tão matemático que pudesse ser divulgado com tanta precisão com a antecedência de 5 dias?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Senador, torço para reafirmar que esta posição de prévia, o Sr. é leigo, na concorrência de 364, que o ex-Ministro Cloraldino Severo, inclusive fez S. Ex.^a uma série de declarações à imprensa, depois da concorrência, depois de ter entregue a papelada, foi feito prévia na concorrência de 364; como eram vários lotes, foi feita a concorrência e tentavam montar o quadro que foi, montado, porque depois que se entrega a proposta comercial o sigilo acaba.

Entramos ontem, em Furnas, numa concorrência de linha de transmissão de 500 kW, e hoje, se me perguntassem o preço, por quanto entrei eu falaria, porque não existe mais a condição de alguém mudar uma folha porque as folhas são numeradas, há uma série de condições em concorrências.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Então a sua explicação é que todos entregam os envelopes lacrados com o valor da concorrência ao mesmo tempo?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Ao mesmo tempo e assinando inclusive em cima do lacre.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou perguntando para responder melhor. Se todos entregam ao mesmo tempo, não há porque, depois, uma das partes guardar segredo, quer dizer, não há problema nenhum; Quer dizer, a abertura dos envelopes é um gesto teatral apenas?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Pode ser um gesto teatral no caso de uma pessoa — igual fez a este jornalista, quer dizer, pintar uma coisa, assinar no dia 8 uma situação, quando tinha segunda, terça e quarta para montar o quadro. Se ele chegar em um vendedor de máquinas Caterpillar, meia, uma ou duas horas depois, ele sabe dizer quem são os ganhadores daqueles lotes, se fulano está em segundo, eles às vezes, inclusive, nos informam. Após a entrega da proposta comercial visada em cima do lacre, acaba o sigilo da concorrência, "pt saudação". Agora, quem quis aparecer no jornal apareceu, inclusive em programas de televisão.

Quero que tenha respeito com este empresário, porque é a grande galinha dos ovos de ouro deste País, é o único que paga a esse povo todo, paga imposto, que toca este Brasil para a frente, inclusive as letreiras de jornal, aquilo tudo é com empresários pagando atrás, faz as suas propagandas de jornal, tudo direitinho.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O Sr. Presidente, adverte-me sobre o término do meu tempo, por isso faço a última pergunta: o Sr. não acha que a divulgação da pré-qualificação facilitou a que houvesse essa divulgação antes da abertura dos envelopes?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — A pré-qualificação é feita em toda concorrência. A Valec divulgou a pontuação de cada empresa.

Mas não estou entendendo a pergunta de V. Ex.^a

O SR. ALEXANDRE COSTA — Isso não contribuiu para que houvesse, segundo o Sr. naquela conclusão do jornalista que publicou exatamente o resultado antes que a concorrência fosse divulgada?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Senador, digo o seguinte: tenho uma família, já disse aqui que confirmo aquilo que faço, o que os outros fazem são eles que terão que vir aqui, neste microfone preto, falar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quero agradecer e dizer que o depoente está prestando um serviço à causa pública e o nosso trabalho, também, visa exatamente contribuir com este serviço, foi levantada essa dúvida nacional porque estava envolvido dinheiro público e estamos cumprindo, aqui, uma espécie de papel, em uma situação que talvez não é a mais agradável. Mas fazemos isso num melhor clima — o melhor possível — para a contribuição da causa pública e é por isso que, enquanto Relator desta Comissão, agradeço os esclarecimentos que V. S.^a nos trouxe aqui.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — De acordo com o que foi combinado, S. S.^a não quis fazer uma exposição inicial e preferiu que se fizessem as perguntas. O Relator já fez suas perguntas

e se algum dos Srs. membros da Comissão quiser fazer alguma pergunta é o momento. Peço só que estas sejam incisivas e as respostas conclusivas.

Algum dos Srs. Senadores deseja fazer uso da palavra para formular alguma pergunta? (Pausa.)

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Dr. Lúcio Vasconcelos, comigo o Sr. pode falar mais claro, porque não sou leigo no assunto; sou seu colega.

Quero perguntar inicialmente o seguinte: o Sr. tem conhecimento de algum entendimento prévio ou de algum conluio entre empresas quando todas elas entram no menor preço?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não! Não houve nenhum acordo prévio, porque se tivesse havido iríamos entrar com mais dez e não com menos.

Gostaria de completar dizendo que fui a uma palestra do Dr. Eliezer Batista, em São Paulo, quando estava sendo lançado Carajás — só para completar porque ninguém falou isso aqui nem o Governador — e o Dr. Eliezer Batista foi muito enfático neste ponto, e ele estava investido na mina de Carajás, contra uma situação, quando tinha o quadrilátero ferífero de Minas Gerais montado, operando com infra-estrutura de transporte pronta, inclusive com a duplicação pronta, com porto pronto, e resolveu ir para o alto do Brasil. Sabem por quê? Porque o Porto de Itaquí é mais competitivo do que outro qualquer; então qualquer saída de produto pelo Porto de Itaquí é mais viável. E o Centro-Oeste, o grande produtor de grãos junto com o Sul, com a terra do Sr. Ministro, facilitaria, viabilizaria a exportação por Itaquí. Temos que considerar que vamos exportar grãos, inclusive acredito que no projeto sejam definidos os paralelos para que possa colocar-se os benefícios fiscais, como aconteceu com o grande Carajás.

Digo aos Srs. que se fosse para existir um acerto ninguém entraria com menos dez.

O SR. ALEXANDRE COSTA — A segunda pergunta que tenho a fazer é a seguinte: o Presidente do GEIPOT aqui esteve e disse que estudos preliminares orçaram esta ferrovia em 1.4 bilhões de dólares, e para efeito de concorrência ela foi orçada em 2.4 o que dista 1 bilhão de dólares.

Fui um dos seus arguidores, esperei minha vez para que S. Sa. mostrasse o milagre, porque realmente o Sr. sabe como engenheiro — sei menos, mas também sei — que é quase impossível uma diferença de preço para uma obra desta natureza, e pode até existir dependendo da natureza da obra. V. Ex.^a se negou a dizer o valor de quanto fica uma ferrovia, aliás com muita sabedoria, porque preço de ferrovia e de rodovia não tem preço definido, depende da qualidade da obra. Sou de uma cidade onde há uma ferrovia, a São Luís—Teresina, onde há raios de 150, 200 metros rampas de 8%, o que é uma ferrovia barata.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — O Ministro sabe que 1 km de estrada ou de restauração está em torno de 100 a 120 mil dólares.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Peço a V. Ex.^a Senador Alexandre Costa que complete a pergunta para que o Dr. Lúcio responda.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, V. Ex.^a precisa ter paciência...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tenho paciência, mas quero conduzir os nossos trabalhos de maneira que cheguemos ao fim.

O SR. ALEXANDRE COSTA — O Sr. Relator usou meia hora e eu, mal começo sou advertido por V. Ex.^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Estamos todos dentro do prazo do Dr. Lúcio que não usou os 40 minutos. Estou somente pedindo a V. Ex.^a para fazer perguntas. V. Ex.^a pode fazer até mais dez, se quiser, não vou interromper, só quero que as perguntas sejam feitas.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, é que talvez eu não seja tão inteligente, preciso raciocinar para fazer minhas perguntas.

Então há muita diferença entre 1.4 e 2.4. Pergunto a V. S.^a o seguinte: numa concorrência pública que se vence por 2.4, e o Presidente do GEIPOT disse que pode fazê-la por 1.4, o que se admite primeiro é que tenha havido uma superestimação do preço básico. Volto ao meu raciocínio. Será que houve uma superestimação do preço básico? Quem disse isto aqui, nesta Comissão Parlamentar de Inquérito, cuja cópia está em poder do Relator, foi o Coronel Stanley Baptista. V. Ex.^a foi inquirido por ele? S. S.^a falou ao Sr., em qualquer momento, sobre superestimação de preço básico?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não.

O SR. ALEXANDRE COSTA — No Relatório também não. Então, como é que um Presidente que orçou no GEIPOT uma estrada por 1.4 bilhão de dólares vem a uma Comissão Parlamentar de Inquérito, instalada para apurar irregularidades, uma concorrência que dá 2.4 bilhões de dólares. A primeira coisa, não precisa ser engenheiro, qualquer leigo teria que perguntar ou investigar se havia ou não superestimação do preço básico. Não investigou, aqui não se declarou ou se falou em superestimação, aliás trouxe documentos, por fora, sobre esse 1.4 bilhão de dólares e aqui não sustentou de acordo com a estatura do cargo que ocupa.

Pergunto: seria possível ao GEIPOT ou a qualquer outra construtora do Brasil construir uma estrada por 1.4 bilhão de dólares, quando a mesma foi orçada em 2.4? V. S.^a que orçou e concorreu?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Quero dizer o seguinte: os preços da VALEC foram paramentados nos preços da ferrovia de Carajás que foram amplamente divulgados, com custo baixo, inclusive elogiado por todo mundo. Então, acredito que os preços da VALEC sejam viáveis. Se o Coronel Stanley falou 1.4 ou não, não quero entrar no mérito mas digo a V. Ex.^a o seguinte...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não! V. S.^a tem que entrar no mérito! Estou perguntando a V. S.^a são 60% de diferença; S. S.^a hoje, concorreria com 60% a menos do valor que ofereceu na concorrência?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — De jeito nenhum.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Era isso que eu queria saber. V. S.^a não pode se eximir dizendo que não tenho nada com a concorrência. Todos nós aqui temos tudo com todo mundo.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Eu não entraria nesse nível de preço; mandaria todo mundo embora da empresa e ficaria com as chaves na mão.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pois bem, V. S.^a declara que se não faz — é proprietário de uma grande construtora, entendi perfeitamente a pergunta do Relator para V. S.^a e a resposta, é que uma grande construtora como a de V. S.^a às vezes entra numa concorrência, mesmo sem perceber nenhum lucro, para que a bicicleta não pare; porque o prejuízo é muito maior do que não obter lucro.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Vai-se pedalando devagarzinho de tal maneira que ela caia, porque parada só equilibrista, e isto nós não somos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pois bem, eram justamente os pontos que eu queria assentar, porque me causou espécie essa diferença enorme de preço, muito embora depois tenha S. S.^a declarado que aqueles foram estudos preliminares, em cartas; declarações sem nenhuma convicção.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — V. Ex.^a sabe quanto custa um trator de esteira d-8? Quatorze milhões de cruzados. Coloque-se uma patrulha dessas com equipamento novo, fica fora do mercado, não se consegue ficar dentro do mercado. É aquilo que tentei explicar ao Senador aquela hora, quando se faz composição de preço — todo fechamento de preço sou eu que faço.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Confesso que tive um impacto muito grande, tanto que assinei a Comissão de Inquérito; cheguei até a falar em conluio, tão grande foi a coincidência que o jornal trouxe daqueles lotes; que o tempo, os fatos, a realidade, depois veio colocando-me a par dos acontecimentos, mesmo porque quando me admirei e assinei, não sabia sequer se havia preço-base, não sabia que todos tinham ganho no menor preço, ou tinham empatado no menor preço, assinei a Comissão de Inquérito porque julgava mesmo quase que um escândalo, aquilo que a **Folha de S. Paulo** havia publicado, porque não conhecia antes, aquilo que vim depois a conhecer, os fatos reais.

A TRATEC vai concorrer novamente?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Vai. Ela tem que sobreviver, nobre Senador. Preferia, neste País, hoje, talvez até fechar; porque vive-se 24 horas desgastado, dormindo sob efeito de remédio, para tentar gerar emprego, para tentar manter um pouco de tranqüilidade para o nosso povo, para evitar que eles venham para a porta do Congresso ficar na rampa. Vamos concorrer, considerando as mesmas coisas que consideramos da primeira vez; determinando os lotes em função do investimento que eles venham a nos trazer, próximos de obras que temos para tentar reduzir custos, para tentar com que possamos obter um

maior lucro; porque sem lucro não se sobrevive. Então, vamos competir, novamente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Qual a origem da empresa de V. S?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Minas Gerais, é mineira. Hoje, ela é a mãe de um grupo de 26 empresas, inclusive o Banco Rural é nosso, temos agências em quase todas as capitais; temos uma empresa de transmissão, financeira, distribuidora — é um grupo bastante diversificado — imobiliária, agropecuária em dois Estados; e diversificamos, exatamente, para dar um temperozinho, se não agüentamos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Obrigado a V. S. Estou satisfeito.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Mais algum membro da Comissão deseja fazer alguma pergunta?

Concedo a palavra ao nobre Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Tanto brigamos e discutimos com o Senador Alexandre Costa na última reunião, mas concordo com S. Ex.º o problema para mim é o problema do preço base, que é um assunto que ainda não chegamos a discutir, porque estávamos esperando as planilhas.

Vou repetir o que disse na outra reunião: tenho o maior respeito, e nenhum interesse em estar bajulando empreiteiras! V. S.º sabe disso, mas sei que as empreiteiras desenvolvem um trabalho importante que só elas podem fazer, construindo as obras. O que afirmo aqui, na presença do Presidente da VALEC é que esta, da forma como fez o edital, e as firmas empreiteiras têm que agir de acordo com as regras estabelecidas, não têm outra forma de agir; têm interesse em pegar as obras, precisam de obras, têm equipamentos — V. S.º já explicou bem o problema — quem está investindo em equipamento tem que fazer o mesmo — trabalhar, e têm que agir de acordo com as regras estabelecidas pela empresa que contrata.

Por uma avaliação que fizemos com base no Relatório da sindicância do GEIPOT e até com base em avaliações feitas pela própria sindicância, o fato da VALEC ter definido pontuação, o desejo de dar um lote para cada empresa, fazia parte do próprio edital de concorrência. Quem já ganhou não ganharia e ainda da abertura lote por lote, pareceu-me que, tranquilamente, as empreiteiras poderiam, não fazer conluio — não sei nem a definição correta desta palavra — se for no sentido de um acordo, para mim não me escandalizaria se as empreiteiras, simplesmente, pegassem os lotes e dissessem: "Vamos dar 10% a menos, que era o menor que se podia oferecer como preço e fazer um ajuste dos lotes". Não haveria aí nenhum prejuízo para o erário público, até por que já se sabia, por exemplo, que a Mendes Júnior, como a Andrade Gutierrez que é a primeira pontuação só teria que dar o desconto máximo num lote porque estaria garantida, ela sabia que naquele lote que ela deu desconto máximo ela ganharia pela pontuação, de acordo com as regras de concorrência e assim por diante.

Mas, quero dizer o seguinte, se V. S.º tivesse chegado aqui e as empreiteiras tivessem decidido dizer: "Em decorrência das regras estabelecidas

pela VALEC e tendo conhecimento que com isso não prejudicaríamos em nenhum centavo o erário público, resolvemos, de acordo com os nossos equipamentos, com os nossos interesses, da terra onde poderíamos ser mais eficientes ou até terminar os lotes com mais rapidez, decidimos fazer uma distribuição dos lotes, porque deram a menos dez — evidentemente que se fosse a menos nove já chocaria mas a menos dez não. V. S.º já afirmou que não houve nada disso; de modo que, não quero duvidar e não vou poder provar nunca...

Para terminar, parece-me que a TRATEC — veja o raciocínio que fiz, a minha lógica — que é a oitava na pontuação, bastaria que V. S.º desse o desconto em oito lotes, menos dez, que estaria seguro que ganharia um deles. Mesmo que por uma incrível coincidência os outros sete pegassem os sete de maior pontuação, quando chegasse no oitavo pegaria o seu lote, e a TRATEC ofereceu um desconto — pelo mapa que tenho, fornecido pela sindicância do GEIPOT — de menos de dez, apenas no 9-BC, onde também tem o menos dez oferecido pela CBPO. Ora, se a CBPO não tivesse oferecido também menos dez no lote 1-BC, que foi aberto antes e ganhou lá, a TRATEC correu o risco de ficar fora da concorrência, perdendo para a CBPO. Pareceu-me como engenhheiro, que não tinha muita lógica. Mas disse isto, claramente. Para mim não teria importância alguma, porque se tivesse feito o ajuste a mim não escandalizaria porque foi feito a menos dez. Mas V. S.º disse que não houve nada, de modo que, nessa opção não vou poder provar que houve. Simplesmente me parece estranho que algumas empresas que precisariam ganhar pelo menos um lote na concorrência tivessem corrido o risco de ficar fora dela e perder para uma com menos pontuação.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — O problema se resume ao nível de investimento de lote. Vê V. Ex.º que fui em dois lotes, um no Maranhão e outro em Goiás — no Maranhão próximo de uma obra que até viabilizei um dinheiro para ela esta semana, na BR-226 e que já tinha um contrato em vigor, faltando recursos. Mas tem trecho que necessita, por exemplo, que eu compre dez carregadeiras 988 e 80 caminhões fora de estrada de 35 toneladas. Não sou um tarado nem um doido de entrar num trecho desses, não vou entrar num trecho pequeno porque tenho um custo alto, ando de jato, não tenho custo para entrar em trecho pequeno, é difícil.

V. Ex.º lembra, tivemos várias discussões sobre isso — sou do sindicato — quando V. Ex.º era Ministro, tivemos até umas discussões, mas, a nossa dificuldade é exatamente viabilizar, porque prefiro não ter a obra do que correr o risco de quebrar a empresa. Temos que julgar com o pé no chão, senão a vaca vai para o brejo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — O problema que mostramos aqui...

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — É pura e simplesmente custo, Senador.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Tudo bem; só quero mostrar para V. S.º que, também, por ser engenheiro, é lógico, ficamos com esta impressão, lendo aqui. Por exemplo, a Andrade Gutierrez, que era a primeira, deu num trecho só,

não podia perder; a Camargo Correia, que era a segunda pontuação, deu menos dez em dois trechos, também estava garantido o seu lote, porque ela era a segunda pontuação. A terceira foi a Mendes Júnior, que deu menos dez em quatro lotes e, portanto, também estava garantida de pegar algum dos quatro lotes, porque era a terceira pontuação. A partir daí ficou interessante, porque a quarta, que era a CBPO, deu em três lotes que exatamente não coincidiam com os lotes onde as três, que tinham melhor pontuação, deram menos dez. Com a Queiroz Galvão aconteceu exatamente a mesma coisa, deu menos dez, em dois lotes, que exatamente não coincidiam com os lotes onde as quatro, que tinham melhor pontuação, deram menos dez. Para terminar, a Noberto Odebrecht, que era a sexta em pontuação, deu os seus, menos dez, em três lotes com que exatamente nenhuma das cinco anteriores também coincidia. Então, deu razão para acharmos que — e repito que para mim não escandalizava — tinham feito uma distribuição de lotes sem nenhum prejuízo do erário público.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não vou entrar num lote que tem um volume imenso de rocha porque teria que investir e a Odebrecht, por exemplo, deve ter o equipamento dela de rocha, sem precisar investir.

Agora, se V. Ex.º fizer toda essa conta na 364, do ex-Ministro Cloraldino Severo, V. Ex.º vai ver que o jogo, também lá é interessante. Vai chegar à conclusão que lá houve o tal de conluio. (Risos). É a Cuiabá-Porto Velho.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Algum outro Senador quer inquirir? (Pausa).

Tem a palavra o nobre Senador Ruy Bacelar, colaborando com a Presidência.

O SR. RUY BACELAR — Engenheiro Dr. Lúcio Vasconcelos, Diretor Vice-Presidente da TRATEX, Sr. Presidente, Srs. Senadores, Deputado Luiz Leal, honra e glória de Minas Gerais — hoje aqui grande Secretário de Educação, agora Minas tem um grande Secretário; mas, Dr. Lúcio, o senhor Presidente da República declarou que houve irregularidades na concorrência e inclusive declarou isso, através do Sr. Saulo, Procurador que sabia das irregularidades antes que o jornal publicasse. O Presidente da VALEC diz que soube das irregularidades após, como também o Ministro dos Transportes. Uma prova que houve irregularidades é que tanto o Presidente, quanto o Ministro e o Presidente da VALEC, resolveram anular a licitação.

O que me chama a atenção é que dezoito lotes com vinte e uma empresas concorrendo, uma praticamente, e o jornalista, com antecedência de não sei quantos dias — acho que três, disse: "TRATEC trecho tal, ODEBRECHT, CBPO, CONSTRA, e etc..."

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Três dias depois de ter entregue a proposta comercial.

O SR. RUY BACELAR — É difícil entender diferente de que houve um acordo prévio; é difícil meter isto na cabeça de qualquer brasileiro, neste País. Não quero dizer que as construtoras lesaram ou iriam lesar; de maneira alguma. Acho que o grande problema — porque tinha um preço máximo e um preço mínimo — foi o de dezoito lotes e vinte concorrentes. Isto é que pasma. Esta é

a dificuldade para entendermos e por também na cabeça do povo que não houve o acerto prévio. É difícil!

Pergunto a V. Sr. e perguntei ao Presidente da VALEC: o culpado disso foi a VALEC, foi o Ministério, foram as empresas? Eles tiraram o corpo de lado. O Presidente da VALEC ainda fez um escândalo aqui dizendo: sou direito, sou sério, sou honesto. Perguntamos: O Sr. está dizendo que foram as empresas que não andaram direito? Ele silenciou. Fica a mesma interrogação, fico com a mesma dúvida. O que V. Sr. me diz disso?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Em minha opinião, se a TRATEX tivesse ganho os dezoito lotes, iria impetrar Mandado de Segurança no Supremo Tribunal Federal — para V. Sr. ver quanta seriedade está aqui — porque não existiu nada. É aquilo em que se diz: "Quem não deve não teme". É a grande realidade da vida!

O SR. RUY BACELAR — Faltou pulso por parte do Governo...

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Acho que o momento político é que talvez tenha promovido esta anulação. Depende muito das circunstâncias. Naquele momento existiu uma pressão política muito grande, se eram 4 anos, se não eram 5, a situação econômica que vivemos, uma série de fatores. Agora, que a obra é fundamental, é prioritária, que não houve nenhum entendimento com as empresas, porque se tivesse eu teria até mais 10%, como afirmei antes.

É preciso haver mais seriedade neste País e fazer com que possamos trabalhar mais. Acho que está faltando um pouco de preocupação de todo mundo no sentido de que este País precisa trabalhar. E digo mais, aproveitando a oportunidade é que fazemos uma confusão danada entre construção civil e construção pesada. Alguém fala assim: "Vamos dar tantos milhões de cruzados ou bilhões para a construção civil. A construção civil, a favela, os grandes centros e a construção pesada desfavorece."

O importante é termos consciência de que precisamos trabalhar; acho que a estrada é que constrói tudo, é a construção pesada que leva tudo para o interior do Brasil; foi o que o Governador Henrique Santillo falou aqui, que lá em Gurupi não sei quantos milhões de toneladas de grãos, em função da Belém-Brasília, que, na época, era a "estrada da onça"

Se alguém sair desses gabinetes com ar-condicionado e começar a andar neste Brasil como andamos, V. Ex.ª verá, nestas beiradas de Belém-Brasília, no Vale do Araguaia, na BR-158, colônias de pessoas batalhando em comunidade.

O SR. RUY BACELAR — Devemos construir, e conheço tanto quanto V. Sr. Para mim não é privilégio só seu, conhecer o desenvolvimento do País.

Agora, os jornais andaram publicando, também, que algumas empresas já tinham recebido dinheiro como forma de adiantamento, inclusive para canteiros de obra, caminhos de serviço. V. Sr. tem conhecimento disso?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Acho que se devia chamar a pessoa que falou para repetir aqui o que disse; não tenho nenhum conhecimento disto. Isto é mais um desrespeito.

O SR. RUY BACELAR — V. Sr. há pouco disse que viabilizou recursos para a obra de uma estrada, isso já se tornou corriqueiro no Brasil. Os empreiteiros conseguem o dinheiro para fazer a obra.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não; não é o empreiteiro.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — (Fazendo soar a campainha.) — S. Ex.ª ainda não fez a pergunta a V. Sr.

O SR. RUY BACELAR — Os empreiteiros conseguem os recursos para determinadas obras, para a construção da obra ou para a implantação da obra e V. Sr. há pouco, disse que viabilizou um trecho no Maranhão, se não me falha a memória. Já é normal no Brasil esse modo de procedimento?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Eu não disse que viabilizei um trecho. Disse que ajudei a viabilizar recursos para colocar na obra; solicitando ao Governo do Estado, colocando a situação de penúria que viveríamos com o Ministro dos Transportes, pedindo interferência de parlamentares, de Senadores, para ajudar a viabilização de obras prioritárias. Era isso que queria acrescentar para responder a V. Ex.ª

O SR. RUY BACELAR — Sim, mas acho que isso é de uma importância fundamental. Tenho tomado conhecimento, inclusive no meu Estado, a Bahia, que empresas não tem sido — ninguém faz isso em segredo; vi o Prefeito da minha cidade, e pelos jornais de Salvador, dizer que a empresa Norberto Odebrecht está conseguindo um grande financiamento para fazer um sistema de transporte de massa via bonde, em Salvador.

Quero saber se isso já é normal no Brasil, em face da dificuldade de recursos que temos?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Deixa eu tentar colocar para V. Ex.ª o problema que se resume no seguinte: os bancos externos às vezes preferem fazer uma operação triangular com a empresa do que direto com o Estado. Esse o grande risco da empresa para termos a obra, para colocarmos dinheiro na obra, colocamos a empresa nas mãos dos bancos externos.

O SR. RUY BACELAR — Quer dizer, os bancos internacionais confiam mais na empresa do que no Estado?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Exatamente, porque a empresa paga. Não devemos nada, somos obrigados a pagar. Há Estados que devem contas de energia e não pagam; nós somos obrigados a pagar; se não pagamos os títulos vão ao cartório.

O SR. RUY BACELAR — Pergunto a V. Sr.: a empresa emite, o Estado avaliza ou o Estado avaliza e a empresa emite?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — É uma operação que chamam de triangular. O banco empresta para a empresa e a empresa, então, repassa para o Estado à medida em que se vai apresentando os certificados de serviço.

O SR. RUY BACELAR — Nas medições?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Nas medições, correto. Mensalmente.

O SR. RUY BACELAR — Muito obrigado a V. Sr. e me perdoe, mas meu papel aqui é procurar esclarecimento para a verdade.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Também eu vim aqui fazer a mesma coisa.

O SR. RUY BACELAR — Mas sei também que a situação que os empreiteiros vivem é penosa, é difícil. Eu mesmo não gostaria de ser empreiteiro, tenho um irmão que tem uma pequena firma e sei que são eternos mendigos, vivem a bajular, a pedir e não deveria ser assim, mas ainda o é, em relação aos órgãos públicos. Não deveria ser, deveria ser tratamento igual para todos, mas não se dá ainda.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Dr. Lúcio Vasconcelos.

Venho ouvindo a sua explanação e estou entendendo bem a sua franqueza e, aliás, em uma CPI não pode ser diferente. Acho que V. Sr. tem se portado com a maior lhança embora seja realmente preciso destacar que em alguns pontos, temos que reconhecer que muitas vezes insistimos para esclarecer mais; não é no sentido de desrespeitá-lo.

Quanto V. Sr. colocou que se houvesse ganho os 21 trechos, entendi assim, entraria com o recurso, logicamente, para ficar. Gostei da sua franqueza.

Agora inverte os papéis, não o colocando como um empreiteiro, como empresário que estava na disputa por um trecho, queria colocá-lo como sendo do Governo. Surge uma denúncia que até agora nos pareceu infundada, não porque sou de Goiás, absolutamente, é porque em nada me convenceu até agora, tanto é verdade que assinei com o Relator, que é o autor da CPI, para apurar e para começar a ver se as verdades neste País começam a aparecer com mais honestidade. Então, a minha preocupação aqui não foi outra, inclusive, não fui convidado. Pedi ao próprio autor que me incluísse, porque se a estrada de ferro vai cortar grande parte do meu Estado eu seria um tolo se não participasse desta CPI, para conhecer mais os meandros da questão e para auxiliar, também, no seu esclarecimento.

Mas, quero colocá-lo, não como participante, mas como o Governo: V. Sr. com a sua franqueza, não meteria um processo no lombo — vou usar o verbo com esta colocação — de quem faz denúncia desta natureza, quando inclusive V. Sr. participou na parte empresarial, afirmou, reafirmou e confirmou aqui, que não houve, absolutamente, não há adjetivo, conluio, — sei que lá que diabo coloca na forma — não houve nem acordo anterior; V. Sr. como parte do Governo não processaria este cidadão, principalmente, quando ele nem sequer lá, na Polícia Federal, e também no Ministério, e não sei aqui qual será a afirmação dele, quis colocar a fonte com o que se baseou, V. Sr. não colocaria um processo sobre ele para dar um paradeiro a isso, porque afinal de contas, isso é uma coisa séria. É uma ferrovia grande, são grandes empreiteiros, há em jogo uma série de conceitos que não poderão ser derrubados. A minha primeira pergunta seria esta para, após a sua resposta concluir a minha indagação.

Alíás, no seu ângulo de empresário, estou apenas invertendo a situação, colocando como se V. S^a fosse Governo: qual seria o seu comportamento em relação a esta notícia que V. S^a já disse infundada e me convenceu.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Se eu fosse Governo, suspenderia a concorrência e deixaria o processo parado.

O SR. IRAM SARAIVA — Só para que eu não perca o meu raciocínio. A suspensão não seria a eliminação, a anulação?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não, só a suspensão, para verificar a denúncia.

Convocaria os eminentes Senadores para uma CPI, chamava o rapaz que denunciou, estou até chamando o sujeito de rapaz mas ele deve ter um pouco de esclerose já, e se ele não provasse alguma coisa, colocaria este cara na cadeia. Inclusive falei, várias vezes, o seguinte: este Brasil está precisando de uma Sibéria para colocar um sujeito que faz uma coisa dessas, em trabalhos forçados, lá. É isso o que eu faria. Não colocaria processo sobre ele não; eu o mandaria para trabalhos forçados, se fosse provada que a denúncia era falsa.

O SR. IRAM SARAIVA — Dr. Lúcio, (O Sr. Presidente faz soar a campainha.) Não conclui, Sr. Presidente. Estou na forma do diálogo para poder esclarecer mais a questão.

Quando V. S^a coloca assim, quer dizer, o Governo então, falhou. O Governo falhou em anular a concorrência, quer dizer, ele fraquejou e não poderia ter feito isso. Porque colocou em jogo — ele como Governo e o seu organismo que estava encarregado de elaborar a concorrência em cheque, logicamente, junto com empresários como o Sr. e a sua empresa, de conduta ilibada, como está provado até aqui. Ele não poderia ter feito isso V. S^a entende assim também?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Acho, como eu sempre falo, o seguinte: Deus que era Deus errou 9%! Divide 1 por 12, Judas traiu Jesus. Um por 12 deve dar em tomo de 9. Então, nós que somos humanos, se acertarmos 60% temos que colocar as mãos para o céu. Acho que o Governo não errou, teve o momento político — meteu uma seringa para tirar aquela inchação, a Ferrovia Norte-Sul, nada mais. Houve desinformação, como declarei no *O Globo*, houve muita desinformação.

Quería dizer que da mesma forma todo mundo erra 30 ou 40%, em todos os setores; sou amigo de muitos jornalistas e em toda classe há o que presta e o que não presta. A maioria deles — quero fazer essa ressalva em relação aos jornalistas, porque sou amigo de muitos, mas sou amigo de muitos jornalistas sérios, que têm o mesmo tipo de objetivo que eu.

O SR. IRAM SARAIVA — Concordo com V. S^a e nem eu estou sacrificando também os jornalistas nem a imprensa. Acho que o trabalho livre e democrático pelo qual lutei, durante muito tempo, pela liberdade de imprensa, mas com responsabilidade, claro! Agora, a minha preocupação é exatamente essa: quando eu disse que o Governo errou, pelo menos derrapou nisso, não poderia ter anulado nunca. Na parte empresarial, o que V. Ex^a está provocando aqui, agora — inclusive o Senador Afonso Camargo não está aqui, já

se retirou — a parte empresarial está aqui respondendo à altura, que desconhece a existência de acordo, que não participou do acordo e o Governo, então, teria maior quinhão de conhecimento disso. O Governo é que nunca poderia anular a concorrência.

V. S^a inclusive já me respondeu, e fico satisfeito; apenas este comentário que faço, sobrestaria até levantar a questão, mas jamais anularia a concorrência.

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Não só o Governo errou, mas também a desinformação do próprio Congresso. Vim aqui, no dia seguinte, encontrei-me com vários Parlamentares e a desinformação de S. Ex^a era total.

Teve Parlamentar engenheiro que me perguntou se tinha projeto. Desconhecia o Decreto nº 2.300.

Então, houve uma desinformação total e acredito que, da mesma forma como o Governo, utilizando o mesmo termo de V. Ex^a "arranhou", o Congresso também "arranhou" ou "derrapou". Porque este Congresso deveria ter condições ou sensibilidade de saber que esta é uma obra prioritária para o País.

O SR. IRAM SARAIVA — Infelizmente, estou dentro do Congresso, mas sou da parte que não derrapou porque sei da necessidade, estudo a viabilidade e a conexão. Quando V. S^a disse, sei que não falou para ofender ao ilustre Senador que me antecedeu, mas, agora, talvez no trecho em que o V. S^a esteja participando ou vai participar, e espero que a Ferrovia saia de qualquer jeito, essa região que conheço palmo, assim como o Governador que depôs, hoje, conheço não só por vê-la nas páginas dos livros de Geografia. Conheço, não só vendo o sofrimento do povo, mas, sobretudo, o sofrimento para arrancar o voto. Quer dizer, conheço pedaço por pedaço e, não faria aqui nenhum proselitismo, porque a Nação inteira já a conhece. Quando o Governador, hoje, disse que temos uma região, cuja produção alimentará este País tranquilamente, a Nação inteira já a conhece. Os que são adversários da Ferrovia o são por questões políticas.

Vimos hoje, inclusive, que se levantou aqui a questão da decisão que foi política. O Presidente da República tomou a posição por saber que este é o momento. Tomou conhecimento de que o seu Governo precisava realizar uma obra e não é uma ponte Rio-Niterói, é exatamente a maneira de integrar o Território nacional e, não havia outro caminho.

Lamento profundamente que isto tenha acontecido, exatamente, no momento em que a Nação mais clama por desenvolvimento e progresso. Nem questiono se há recursos ou não; temos é que fazer. E vou mais adiante ainda, se o alemão disse que quer fazer, acho que nós é que devemos fazer, com todo o sacrifício, e não dar os 30 anos.

As perguntas que V. S^a respondeu satisfizeram-me.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a ainda quer fazer alguma pergunta?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, só para aproveitar a boa-vontade do nosso depoente, Diretor, Vice-Presidente da TRATEC que realmente aquela primeira pergunta que diz, nas minhas anotações não entendi bem qual

foi a resposta de S. S^a se bem que esteja gravada. Mas pediria a gentileza de um pouco mais de esclarecimento.

Sei que o ponto de vista de cada um é sempre respeitável, agora, o que ainda não foi explicado e não conseguimos chegar a um esclarecimento é o porquê da publicação antecipada e matemática do jornalista Jânio de Freitas. Até agora não chegamos a uma explicação plausível. A lógica matemática não cabe e já se tentou explicar até por ela. Talvez tivesse sido o segredo. E já não é mais segredo, depois de entregues os envelopes, conforme V. S^a falou, ninguém é obrigado a guardá-los. Não sei se é norma das concorrências; o fato é que o processo termina com a abertura dos envelopes e há a divulgação naquele momento. Houve uma antecipação do resultado e, portanto, uma fraude; não sabemos de quem é a responsabilidade.

Quando perguntei, não tive o esclarecimento. Parece-me que V. S^a teria dito que o jornalista teria colhido informações junto a cada uma das construtoras isoladamente. Teria sido esta a resposta de V. S^a?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Eu disse que, após a entrega da proposta comercial, o sigilo morre. Logo, qualquer indivíduo, vendedor de máquina, subempreiteiro, engenheiro de obra, qualquer pessoa faz previsões. Se V. Ex^a ligasse para a TRATEC e perguntasse: "O Sr. Lúcio Vasconcelos está aí?" Responderiam: "Está". "O Sr. entrou no lote, tal?" "Entre". "Em qual lote V. S^a entrou". Deixasse anotado esse dado e ligasse para a Andrade Gutierrez fazendo a mesma coisa, chegaria à mesma conclusão a que chegou o jornalista.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Na opinião de V. S^a, qualquer jornalista teria este resultado?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Qualquer pessoa qualquer vendedor de máquina?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Na explicação de V. S^a o jornalista colheu os dados juntos às construtoras?

O SR. LÚCIO VASCONCELOS — Penso que sim. Veja V. Ex^a, pelo fato de a Ferrovia Norte-Sul não ter saído, eu não adquiri um determinado número de equipamentos e o vendedor estava louco atrás de mim, querendo saber que dia seria, isso é normal em concorrência.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. S^a já respondeu à pergunta.

Srs. Senadores, teremos, na próxima terça-feira outra reunião, para ouvirmos o jornalista Jânio de Freitas, o Governador Epitácio Cafeteira e convidaremos mais o Diretor-Presidente da Mendes Júnior e outro da Andrade Gutierrez.

Está encerrada a presente reunião.

5ª REUNIÃO, REALIZADA
— EM 30 DE JUNHO DE 1987

Aos trinta dias do mês de junho do ano de mil novecentos e oitenta e sete, às dez horas e cinco minutos, na Sala da Comissão de Finanças, presentes os Senhores Senadores João Menezes

(Presidente), Mansueto de Lavor (Relator), Olavo Pires, Affonso Camargo, Iram Saraiva, Edison Lobão, Alexandre Costa, Ruy Bacelar, Mauro Borges e Pompeu de Sousa, reúne-se a Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.

Havendo número regimental, o Senhor Presidente declara abertos os trabalhos da Comissão e convida o Doutor Epitácio Cafeteira, Governador do Estado do Maranhão, para tomar assento à Mesa. Em seguida, o Senhor Presidente passa a Presidência ao Senhor Senador Pompeu de Sousa.

Logo após, o Senhor Presidente concede a palavra ao Senhor Governador que inicia seu depoimento agradecendo a honra com que foi distinguido para ser ouvido na Comissão e, em sua explanação, enfatiza sobre a viabilidade da ferrovia, potencial econômico, a colonização à margem da ferrovia, os escândalos financeiros e a integração Norte-Sul.

Prosseguindo, passa-se à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores Affonso Camargo, Iram Saraiva, Olavo Pires e o Senhor Relator, Senador Mansueto de Lavor, para as considerações finais.

Finalizando, o Senhor Senador João Menezes retoma a Presidência e agradece ao Senhor Governador o pronto atendimento à solicitação da Comissão e suspende os trabalhos até às quinze horas e trinta minutos.

Reabertos os trabalhos, o Senhor Presidente convida o jornalista Jânio de Freitas para tomar assento à Mesa. Após o juramento de praxe, inicia seu depoimento e, em sua explanação, enfatiza sobre as matérias de sua autoria, publicadas no jornal **Folha de S. Paulo**, sobre a concorrência da Ferrovia Norte-Sul.

Prosseguindo, passa-se à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem de inscrição, os Senhores Senadores Affonso Camargo, Iram Saraiva, Alexandre Costa, Pompeu de Sousa, Ruy Bacelar e o Senhor Relator, Senador Mansueto de Lavor, para as considerações finais. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao jornalista Jânio de Freitas, o pronto atendimento à solicitação da Comissão e convida o Engenheiro Eduardo Borges de Andrade, Diretor-Superintendente da Construtora Andrade Gutierrez para tomar assento à Mesa. Após juramento de praxe, o Senhor Presidente passa à fase interpelatória quando usam da palavra, pela ordem os Senhores Senadores Affonso Camargo, Pompeu de Sousa, Edison Lobão, Alexandre Costa, Ruy Bacelar e o Senhor Relator, Senador Mansueto de Lavor para as considerações finais. Após o término dos debates, o Senhor Presidente agradece ao depoente o pronto atendimento à solicitação da Comissão.

Nada mais havendo a tratar, o Senhor Presidente, deu por encerrados os trabalhos da Comissão às dezoito horas e trinta e cinco minutos e, para constar, eu, José Augusto Panisset Sant'Ana, Assistente da Comissão, lavrei a presente Ata que, lida e aprovada, será assinada pelo Senhor Presidente e irá à publicação.

ANEXO À ATA DA 5ª REUNIÃO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO, CRIADA ATRAVÉS DA RESOLUÇÃO Nº 41, DE 1987, DESTINADA A APURAR IRREGULARIDADES DIVULGADAS NO JORNAL FOLHA DE S. PAULO, NA CONCORRÊNCIA PARA IMPLANTAÇÃO DA FERROVIA NORTE-SUL E ANALISAR TODOS OS ASPECTOS DA VIABILIDADE SÓCIO-ECONÔMICA DAQUELA FERROVIA, DESTINADA A OUVIR OS SEGUINTE DEPOIMENTOS: DR. EPITÁCIO CAFETEIRA, GOVERNADOR DO ESTADO DO MARANHÃO; JORNALISTA JÂNIO DE FREITAS, DO JORNAL FOLHA DE S. PAULO, E ENGENHEIRO EDUARDO BORGES ANDRADE, DIRETOR-SUPERINTENDENTE DA CONSTRUTORA ANDRADE GUTIERREZ S/A, QUE SE PUBLICA COM A DEVIDA AUTORIZAÇÃO DO SENHOR PRESIDENTE DA COMISSÃO.

Presidente: Senador **João Menezes**

Relator: Senador **Mansueto de Lavor**.

(Integra do apanhamento taquigráfico da reunião.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Estão abertos nossos trabalhos.

Convido o Governador Epitácio Cafeteira a participar da Mesa.

Governador Epitácio Cafeteira, de acordo com requerimento do Senado, foi instituída a presente Comissão Parlamentar de Inquérito, nos seguintes termos:

“Nos termos do art. 170, alínea a, do Regimento Interno, é constituída no Senado Federal uma Comissão de Inquérito; composta de nove membros, para o fim de, no prazo de 60 dias, apurar as irregularidades apontadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia.”

V. Ex.^a comparece a esta Comissão, como convidado, para prestar os devidos esclarecimentos. V. Ex.^a, de acordo com nossos trabalhos, terá 40 minutos para fazer sua exposição. Se não o desejar não será interrompido, e as perguntas serão feitas após o término da exposição. Se admitir perguntas no curso da sua exposição, assim será feito. V. Ex.^a é quem decide.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Eu preferiria ser interpelado após minha exposição.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Fica definido que o Governador Epitácio Cafeteira fará uma exposição de 40 minutos. Logo após, V. Ex.^a poderão interpellá-lo.

Peço desculpas a V. Ex.^a, pois vou ter de me ausentar por 10 minutos da Comissão. Mas, convido o Senador Pompeu de Sousa para assumir a Presidência, enquanto esperamos o nosso Vice-Presidente, Senador Ruy Bacelar.

Está presente o Sr. Relator desta Comissão, Senador Mansueto de Lavor. (Pausa.)

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Sousa) — Concedo a palavra ao Excelentíssimo Senhor Governador Epitácio Cafeteira.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Exm.^o Sr. Presidente, Exm.^o Srs. Senadores:

Na realidade sinto-me muito em casa, estando no Parlamento, para dar um depoimento não sobre as “irregularidades” denunciadas no jornal, porque, na realidade, não sei nem se aquilo foi provocado no sentido de desmoralizar uma ferrovia.

Acostumei-me, desde menino, a associar desenvolvimento com ferrovia. Isso me foi induzido até pelos filmes de faroestes a que assistia onde os trilhos iam à frente, no desbravamento da corrida para o Oeste. As ferrovias eram o primeiro passo para desenvolver o país, que, para os da minha época era o país mais desenvolvido do mundo. Foi assim que comecei a olhar a ferrovia, era uma espécie de bandeirante sobre os trilhos.

Não foi diferente no Brasil. Não foi pela hidrovia que São Paulo desenvolveu-se, não foi pelo rio Tietê que houve o desenvolvimento de São Paulo, foi também por ferrovias colocadas naquele Estado numa época em que não havia realmente nem o que transportar por uma ferrovia.

Vivemos num país em que, como qualquer outro, o desenvolvimento é ditado pelo Governo. O Brasil começou na Bahia, sua primeira capital nesse período, houve o desenvolvimento do Nordeste. Posteriormente, mudou-se para o Rio de Janeiro é claro que o Governo dirigiu o desenvolvimento para aquela região. A primeira campanha de energia elétrica foi no Sul, o primeiro serviço de gás no Sul, primeiras ferrovias no Sul, primeiras rodovias no Sul. É como na capital de qualquer Estado, tudo vem primeiro para a capital e depois vai para o interior, e o Norte e o Nordeste sempre foram interior, nunca foram capital.

Esta situação se constata até em coisas simples. Getúlio Vargas resolveu que Volta Redonda ia ser uma usina siderúrgica, não tinha nada para ser siderurgia: não tinha porto para receber o carvão, não tinha minério para trabalhar, não tinha nem gente para trabalhar na usina, mas foi construída a usina, e Volta Redonda passou a ser o centro de desenvolvimento siderúrgico do Brasil.

Se formos examinar, em todos as situações é sempre a mesma coisa. Quanto à Ferrovia Norte-Sul, entendo o ponto de vista do nobre Senador Affonso Camargo. S. Ex.^a está defendendo sua região. Eu conheci o porto de Paranaguá, quase ocioso, por onde saía apenas o café; hoje, é um porto estrangulado. Os caminhões levam 10, 20 ou mais dias para conseguir descarregar sua produção para ser colocada no graneleiro, e o graneleiro que vai a Paranaguá só dispõe de capacidade para 30 mil toneladas, talvez.

De repente aparece uma assombração neste País, e esta assombração não foi feita por nós, mas pela natureza. Há, no Maranhão, uma fenda marítima, que é mantida permanentemente limpa por outro fenômeno da natureza: a enchente da mãe. Normalmente, são 6 metros entre a maré mais alta e a mais baixa; em agosto, chega a 7 metros; e durante a lua cheia, chega a 8 metros.

O que acontece é um fenômeno simples: quando a maré começa a encher, começa a represar o rio Mearim, começa o salinizar o rio, e, durante todo o período de enchente, fica represando e subindo o rio. Quando começa a maré vazante, a água represada desce junto com a água normal que o rio jogaria naquele momento de vazante.

Há uma corrente submarina de grande velocidade, que está permanentemente limpando o porto de Itaquí, que, na parte da maré baixa, tem 22 metros de profundidade, que permite que nós operemos navios de até 350 mil toneladas. Isto representa, naturalmente, uma grande oportunidade para a região Nordeste. Recebi de pessoas do Sul artigos que nos diziam do quanto é importante a ferrovia. O jornal *Tribuna da Imprensa*, que normalmente é contra o Governo, num artigo de Genival Rabelo, diz:

"Em 1913, os trilhos vindos do Rio de Janeiro chegaram a Pirapora, e Paulo de Frontin visualizou seu prolongamento até Belém do Pará."

Isso, em 1913.

O Sr. Leopoldino Paganelli, de São Paulo, diz:

"As ferrovias consomem menos petróleo do que hidrovias e rodovias, seu impacto ecológico é menor que o de hidrovias, barragens, ocupação das margens e derrames químicos. A colonização, ao longo dos rios, foi responsável pela disseminação das maiores endemias brasileiras, o que não aconteceu nos Estados Unidos, que teve sua marcha para o Oeste com caravanas e ferrovias."

4 — A teórica economia do transporte fluvial se perde pela lentidão e interfaces, porque nunca chegam onde é preciso nem mesmo aos bons portos marítimos.

5 — O progresso do Estado de São Paulo não se fez pelo Tietê, mas pelo avanço das ferrovias, antes mesmo que houvesse cargas para transportar.

6 — Toda grande obra, longe das metrópoles, alivia seu crescimento, melhorando o nível de vida. O Brasil precisa de cidades novas, simples e baratas, porém humanas e bem longe do litoral."

O jornalista Neiva Moreira, que é do PDT, Partido que não simpatiza com o Governo, fala da Ferrovia Norte-Sul em seu "Caderno do Terceiro Mundo". Diz:

"A construção da Belém-Brasília foi outra dura batalha, e naquela época se dizia: 'A nova BR, que ligava o nada a coisa alguma'."

E o Sr. Jânio Quadros batizou-a por "Estrada das Onças".

A mesma coisa foi a guerra por Brasília.

O que vemos é que um país como os Estados Unidos, que têm petróleo em abundância, têm uma ferrovia que vai do Atlântico ao Pacífico, onde o **container** é entregue na ferrovia e é retirado no seu destino, seja ele no meio ou no fim do caminho da ferrovia.

E não é só Estados Unidos, Portugal, um país pequeno, também tem uma ferrovia que vai de norte a sul, para criar as mesmas facilidades.

Gostaria, Sr. Presidente, de destacar aqui que não é só o Brasil que pensa em ferrovias para se desenvolver. Diz-nos o jornalista Neiva Moreira:

"Nem os norte-americanos avançaram seus trilhos para o Oeste, nem os russos com a Transiberiana, os argelinos e iraquianos com suas estradas de penetração, os australianos, os tânzanianos e zâmbianos com a sua ferrovia Tanza pensavam em superávits imediatos nos guichês, e sim nos extraor-

dinários resultados da dilatação da fronteira econômica que aquelas estradas proporcionam a seus países."

Lembra, também, o jornalista Neiva Moreira, a respeito de sua oportunidade, de quando é oportuno ou quando não é oportuno. Diz ele:

"É um argumento que me faz lembrar a libertação dos escravos. Falsos partidários da campanha abolicionista, antes e mesmo depois da Lei Áurea, consideravam que era legítimo o fim da escravatura. Não era isso que questionavam, mas a oportunidade da libertação."

E anote-se que o Brasil foi o último País a abolir a escravatura, ainda se discutia da oportunidade da libertação dos escravos.

Diz, finalmente, nos "Cadernos do Terceiro Mundo", Neiva Moreira:

"A Ferrovia Norte-Sul, como o sistema hidroelétrico do São Francisco, a Belém-Brasília e a própria capital é um passo importante para a libertação econômica de milhões de brasileiros do Norte e do Centro-Oeste. Eles vivem à margem do processo do País, e só têm como saída emigrar para as favelas do Sul ou se transformar à força em bandidos para garantir a sobrevivência da família. Um elemento estranho, nesta novela, é a timidez com que governadores, parlamentares, prefeitos e entidades da sociedade civil da região enfrentam a campanha contra a Norte-Sul, quando não silenciam diante da agressividade dos opositores. Com isso estão permitindo que se amplie no País uma opinião deformada contra um projeto necessário e urgente, que poderá ser um fator de desenvolvimento numa região marginalizada, sempre alva da retórica dos comícios, mas sem direito a uma parte justa na distribuição do orçamento da República."

Permito-me dizer Sr. Presidente, que é muito comum dizer-se que o Norte é viável, o Norte tem petróleo, o Norte tem superávit na balança comercial, o Norte tem riqueza mineral, então o Norte exporta muito mais do que o Sul. O Norte, se não tivesse o Sul, faria até parte da OPEP. O certo é que nós, do Estado do Maranhão, apresentamos para o País um superávit de 1 bilhão de cruzados/ano, exportamos 1 bilhão de cruzados e não importamos coisa alguma. A Bahia apresenta um superávit/ano de 1 bilhão de dólares. São dois Estados amplamente superavitários, e, como nós, quase todo o Norte é superavitário. Discute-se agora é uma forma de integrar o Norte ao Sul, eliminando as disparidades regionais. O que queremos é que se olhe o norte não apenas como aquele homem que vai para o Sul construir edifícios de apartamento; é uma mão-de-obra barata, abaixo do próprio salário mínimo onde o homem quase paga para trabalhar.

Entendo que há muito interesse em jogo nesta ferrovia, a começar pela própria indústria automobilística, que olha a ferrovia e está contabilizando na ferrovia quantos caminhões vão deixar de ser vendidos. A indústria de pneus fica pensando quantos pneus vão deixar de ser vendido, com uma ferrovia como essa. Nós sabemos que a ponte Rio-Niterói, quando construída, equivalia a dezesseis orçamentos ano da SUDENE, que cobre

nove Estados. A ponte, ao ligar Rio a Niterói, não se propunha a transportar nenhum produto, como até hoje não há produção sobre a ponte Rio-Niterói. Mas passou a ser um monumento, muito bonito, que nos orgulha a todos, e nós, também, do Norte, não reclamamos quando ela foi feita, temos pago, e não temos reclamado, escândalos como os do Cornind, da Coroa-Brastel, isso para dizer a grosso modo. Lembraria, Srs. Parlamentares, o que foi a votação, no Congresso, do rombo do Sul-Brasileiro, muito mais caro do que a Ferrovia Norte-Sul, mas se precisava garantir o emprego de 25.000 ou 20.000 funcionários, então, o Governo Federal bancou o prejuízo para transformá-lo no Banco Meridional. Foi aprovado e os nossos colegas do Rio Grande do Sul chegaram a cercar os microfones para ninguém pedir verificação de votação, porque não havia sequer número para aprovar, como foi aprovado na Câmara dos Deputados. Nós, do Norte e do Nordeste, sempre fomos assim e vamos continuar sendo assim, ao assistir problemas como do Banco Meridional que, bancado pelo Governo, tapou-se o rombo e todos nós pagamos um pouco daquele rombo.

Quando foi feito isso para o Banco Sul-Brasileiro, para o Banco do Estado do Maranhão ou para o Banco do Pará ou para o Banco da Bahia ou para o Banco do Ceará, todos do Nordeste, Norte e Nordeste, embora o Presidente seja do Maranhão, o remédio que nos mandaram foi a intervenção, não foi o Congresso dar o dinheiro para pagar os rombos, foi a intervenção do Banco Central nesses bancos, o que demonstra que o nordestino está acostumado a sofrer: quando não sofre pela mão do homem, sofre pela mão de Deus, com a seca, quando a lama vira pedra, ou a enchente, onde a água leva tudo que ele possui.

Hoje o País está endividado, mas não fomos nós, do Norte e do Nordeste, que endividamos este País. Toda essa dívida começou quando resolvemos construir usinas atômicas e compramos um projeto na prancheta. Porém, era para implantar em Angra dos Reis. Se fosse para implantar em São Luís do Maranhão todo mundo era contra; se fosse para implantar em Fortaleza, todo mundo era contra; em Natal, barbaridades; Recife, por quê? João Pessoa? um abuso; Salvador? uma loucura. Mas como era em Angra dos Reis então, vamos comprar o projeto da usina atômica, que estava na prancheta, que não estava sequer testado, que ia ficar realmente na prancheta, porque nunca ia ser provada a sua eficácia. Gastamos mais de usina nuclear do que gastamos em Itaipu, e continuamos não produzindo energia atômica.

Os problemas se sucedem, mas ninguém questionou. Afinal de contas, era o Sul que ia entrar na era da energia atômica, era o Brasil que queria se posicionar em posição idêntica à da Argentina. A Argentina já tinha desenvolvido a ponto de fazer uma bomba atômica, o Brasil também precisava fazer e para fazer tinha que fazer a partir do Rio de Janeiro. E nós compramos não foi uma usina atômica, nós compramos logo um lote de usinas atômicas: Angra I, Angra II, Angra III, tem "Angra" que não vai chegar nem a ser iniciada; nós pagamos depósito na Holanda por material que lá está e que nós não mandamos buscar, nós pagamos uma pesada multa e está ainda lá...

O que dizer do Metropolitano de São Paulo? Custou 12 bilhões de dólares, também não ia carregar produção nenhuma, mas estava tudo bem. E ninguém, do Norte ou do Nordeste, protestou contra o metrô de São Paulo. Já se pensa até em ampliar e se pensa num trem-bala, mas se acha que a Ferrovia Norte-Sul é a "ferroviabola". O metrô do Rio de Janeiro aí está também, nós não questionamos. É para transportar passageiros, mas está tudo bem. Ninguém pergunta quanto custou; a Ferrovia do Aço que também não questionamos, iniciado o projeto, feito o túnel de 8 km, o trem não pode passar, simplesmente é inviável, porque a locomotiva que vai na frente consome o oxigênio todo de túnel e, as duas, que vêm atrás, páram. Então, quanto vamos perder com um projeto que não foi examinado em profundidade? Ninguém questiona. Porém, questiona-se a Ferrovia Norte-Sul; questiona-se, ou o que se quer é que criemos condições de carregar no lombo de animal uma grande produção, para, então, fazer uma ferrovia que possa levar aquela produção? A ferrovia, antes da produção, isso, ao Norte e ao Nordeste é negado.

Se falta energia elétrica, dizem "bom, o Norte e o Nordeste dividam a sua pobreza e faça um racionamento geral", porque não se pensa em fazer uma linha para levar energia elétrica de Itaipu até a Região Nordeste. O Nordeste é para dar, não é para receber.

É isso, Sr. Presidente, o que me entristece. Eu tenho tão bons amigos em todo o Brasil. Hoje, governo o Estado do Maranhão, um Estado que, talvez, diga muito da brasilidade de sua gente, e eu digo, sempre, que o Maranhão não é um estado físico, é um estado de espírito. O povo do Maranhão é aquele que está sempre pronto para receber, para abraçar, para ajudar, independente de onde tenha nascido a pessoa. Eu sou um exemplo vivo disso: paraibano de nascimento, fui eleito Governador do Maranhão com 82% dos votos. Isso dá uma idéia do povo que represento, do povo sobre quem quero falar, aqui e agora, sem nenhum bairrismo, sem ser contra ninguém, sendo, sim, a favor do desenvolvimento que tanta os reclamamos.

O que vai acontecer com a ferrovia Norte-Sul? Esta seria a pergunta fundamental. E eu posso responder: primeiro se vai permitir uma colonização racional, à margem da ferrovia Norte-Sul; terras, hoje, improdutivas vão poder produzir porque têm logo, na porta, o transporte para levar suas mercadorias. Então, por que se vai negar aos Estados de Goiás, do Maranhão, do Mato Grosso, do Pará, uma oportunidade de ligação com o Sul do País? Pois não me parece que hoje estejam atrás de negar a nossa integração. O que há é um medo, o medo de que a ferrovia Norte-Sul, levando ao porto de Itaquí, no Maranhão, tirar a oportunidade de outros portos, como é o caso do porto de Paranaguá. Mas há lugar para todos os portos do Brasil, afinal de contas, temos poucos portos para exportar. Hoje o porto de Paranaguá é o grande exportador de soja. Mas, amanhã, a soja, por exemplo, do Brasil Central, será que seja mais econômico levá-la para Paranaguá ou colocá-la num trem para Itaquí? É claro que vai ser no porto de Itaquí. Esse porto foi uma bênção de Deus. Se dependesse do Governo, o Maranhão não teria um porto como o de Itaquí. A fenda marítima não foi feita por nenhum Governo, foi

Deus quem fez a fenda marítima na foz do rio Omeirim, para permitir que a corrente marítima, da maré vazante, mantivesse sempre limpo o porto de Itaquí. O que importa é pensarmos em aproveitar essa riqueza que nos foi dada e que somou aos minérios a província mineral de Carajás.

Vejam como o nortista e o nordestino dão as mãos e se abraçam e não criam dificuldades. O Pará é o dono da província do minério, que sai pelo Maranhão, e não é reclamado pelo Pará, porque o maranhense e o paraense vivem as mesmas desditas, a mesma sorte do abandono permanente de todos os governos. Até hoje o Maranhão deste minério só ficou com a poeira, porque não paga imposto. Minério passa pelo Maranhão e viaja. Da mesma forma como incriminaram a Ferrovia Norte-Sul, também, incriminar a USIMAR. Hoje, o minério de ferro da USIMAR tem um teor de 63% e o minério de Minas Gerais tem um teor de 37%. É claro que os navios estão em fila no porto de Itaquí esperando os minérios de Carajás, que são minérios de 63%. Temos que trabalhar, porque estamos vendendo uma tonelada por 20 dólares. Se transformarmos isso em guza, já passaremos para 105 dólares a tonelada. Quando funcionar a USIMAR, iremos ter uma grande exportação. Itaquí é local mais viável para termos uma usina siderúrgica, porque tem o porto que recebe o carvão, e é lá que vai terminar a ferrovia que leva o minério de ferro. É desse porto que vai sair o laminado para ser vendido com o minério de ferro de 63% de teor.

Não vou discutir carta.

Fui convidado para ir a União Soviética com direito de verificar o que eles têm de melhor em termos de siderurgia, porque querem ser parceiros do Maranhão na USIMAR. Eles querem entrar com capital de risco e na hora em que fizemos — e vamos fazer — aparecerão os que vão reclamar, porque na oportunidade de se ter lucro vamos ter um parceiro soviético. Não vamos permitir a exploração que continuamos a sofrer de exportar minério de ferro a 20 dólares a tonelada. Não vamos permitir que se repita o que aconteceu no Amapá, que levaram a Serra do Navio de manganês para os Estados Unidos. Eles apenas mudaram o nome, em vez de ser chamada Serra do Navio, chamam de Serra del Navio, com o nosso manganês formando uma grande serra. Isso não podemos deixar que aconteça com os minérios de Carajás. É por isso que tomamos posição definida. Para levar para o Maranhão, é claro que vai haver poluição, é claro que a ecologia vai sofrer, porém muito mais do que a ecologia, está sofrendo a população. É o Estado de menor renda *per capita*. Tem um superávit de 1 bilhão de dólares por ano, neste País, onde não se toma nenhuma medida para conter as cidades dentro dos limites viáveis de existência. Aprendi muito nas viagens que fiz como Parlamentar. A maior lição que talvez tenha recebido aconteceu, dada por ninguém, pela própria maneira de ser da Espanha, com aquelas suas cidades dentro dos seus próprios muros. Os espanhóis descobriram uma coisa: uma cidade deve ter a sua dimensão determinada e lei, tenha ou não tenha uma muralha circundando, porque só assim pode haver um sistema de luz, de água, de esgoto, de colégio, de hospital, de tudo de que precisa para funcionar. Então, é comum na Espanha uma cidade que fica a 5 Km ou a 10 Km de outra, mas entre

uma cidade e outra não se pode lotear. Tem de ser zona rural, tem de ser para plantar. Cada cidade tem, portanto, o seu desenvolvimento perfeitamente limitado. No Brasil não ocorre isso, começa por São Paulo, onde há o A, o B e o C entra todo um abecedário — e não se sabe mais quando se entra na Capital, São Paulo, quando se está na Capital do Estado ou quando se está em Santo André, São Bernardo, São Caetano, Diadema ou qualquer uma das cidades que hoje fizeram uma megalópole de certa forma ingovernável.

O que vamos ter, se Deus quiser — porque até pela posição geográfica o Norte e o Nordeste também são majoritários no Congresso Nacional — mais cedo ou mais tarde, é essa Ferrovia, que vai trazer um novo alento aos goianos, os goianos que aprenderam a conviver com o desenvolvimento a partir de Brasília, a partir da Belém — Brasília, a partir da hora em que o poder passou a emanar desta região. Hoje, queremos que haja o desenvolvimento não só na região norte de Goiás como em todo este País e que a produção de Mato Grosso, de Goiás, de Minas Gerais, do Piauí, da Bahia, do Pará, que todos encontrem um porto e um porto que possa atender a navios de até 350 mil toneladas. O destino do Maranhão quis Deus que fosse exatamente este, o porto deste País.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex. ainda dispõe de 5 minutos.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Vou encerrar, Sr. Presidente.

Esta Ferrovia Norte-Sul vai, na realidade, abrir um novo canal de exportação, vai desafogar o porto de Paranaguá, nobre Constituinte Afonso Camargo. Não temos, ao longo da estrada, ou do local onde vai ser a estrada, produção para transportar nessa ferrovia. O que temos é o que sempre tivemos: uma determinação firme, determinação daquele cabloco apara o qual pouco tem sido dado ou quase nada tem sido dado. Quando se faz uma colônia agrícola, quando se pretende fazer uma colonização, é muito comum se pensar em trazer japoneses ou trazer italianos, ou trazer qualquer povo para nos ensinar a plantar. O que temos no Norte e no Nordeste é, dentro do peito, um coração, a brasilidade muito grande, que faz com que fiquemos na Região, mesmo nas dificuldades, mesmo na seca, mesmo na enchente; que passemos a fazer barragens para os ricos, em programas de emergência.

Na hora em que o Governo resolver abrir uma oportunidade para essa gente, vamos dar realmente aos brasileiros, porque sempre me perguntou: por que na hora em que se vai ver uma colônia agrícola, com casa, com água, com luz, com aparelho sanitário, se vai buscar fora do Brasil? Será que o nosso cabloco só serve para vir na casa de taipa, convivendo com o barbeiro, tendo uma latrina no fundo da casa, tendo que ir buscar água a não sei quantos quilômetros? Será que é isto que restou para aqueles cujos nomes são Silvas, Pereiras, Ferreiras nomes genuinamente brasileiros? Será que é a isso que nos querem levar? Será que não há nenhum respeito por esses homens e mulheres?

Estamos implantando agora quatro programas de irrigação do Maranhão, mas em nenhum deles entrarão pessoas vindas para nos ensinar a plantar. Em todos eles, o Governo faz questão de

colocar o nativo, o que sofreu até hoje, sem ter água para beber e que vai ter a terra na hora em que a terra for irrigada.

É para essa gente, Sr. Presidente, Srs. Senadores, que estamos lutando por uma oportunidade. É para que, no Brasil, como nos Estados Unidos, o trem vá na frente, desbravando, para o progresso vir depois para a população brasileira.

Era o que tinha a dizer, Sr. Presidente. (Palmas.)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Depois deste brilhante canto de amor à nordestinidade, que é muito sensível ao coração nordestino, passo à segunda parte dos nossos trabalhos, que vai constar justamente de debate entre os Srs. Senadores e o Governador depoente.

Cada Senador tem direito a 10 minutos para fazer perguntas e o Sr. Governador, como depoente, tem direito a 10 minutos para resposta.

Estão inscritos os Senadores Afonso Camargo, Iram Saraiva e o Sr. Relator, Senador Mansueto de Lavour, a não ser que haja uma inscrição anterior, de vez que cabe ao Relator a última palavra.

Corn a palavra o nobre Senador Afonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Nobre Governador, meu amigo de muitos anos aqui de trabalho, direi a V. Ex.^a o que já disse ao Governador Henrique Santillo, que entendo, compreendo e até concordo, basicamente, com toda a sua exposição. Filosoficamente, inclusive, não temos nenhum ponto divergente — o que não é de admirar, porque pertencemos ao mesmo Partido.

Entendo, de maneira absoluta, sua posição como Governador do Maranhão. Sua exposição foi muito racional. Queria tentar conseguir que V. Ex.^a entenda a minha posição de Senador e ex-Ministro dos Transportes, para que não se venha a cometer alguma injustiça de imaginar que eu estaria defendendo interesses do Sul quanto ao Nordeste ou o Norte, porque absolutamente não é verdade. Vou demonstrá-lo, apesar de V. Ex.^a não ter dito diretamente que estou procurando prejudicar o seu Estado, mas há quem possa pensar, e houve momentos em que se procurou em torno da Ferrovia Norte-Sul até se fazer uma guerra de secessão no País.

Em primeiro lugar, fui publicamente contra a solução dada ao Banco Sulbrasileiro. Não época bancários do Rio Grande do Sul acamparam em frente ao Congresso — eu era Ministro —, formaram uma Comissão. Eu os recebi no meu Gabinete, e disse-lhes que era contrário por princípio, porque entendia que era um mal precedente dar essa solução àqueles que não tinham administrado bem uma entidade privada. Fui, inclusive, questionado e criticado por eles — isso é só para dizer a V. Ex.^a fui contra à solução dada no Banco Sulbrasileiro, apesar dos apelos que tive dos nossos colegas do Rio Grande do Sul. Fui sempre contra o Programa de Energia Nuclear. Os metrô das grandes cidades, por justiça, não deveriam acarretar ônus aos contribuintes do Brasil inteiro, esses problemas deveriam ser resolvidos na própria comunidade. Sou contra o trem-bala, porque até agora nada foi dito que o justifique. Evidentemente, quando fui ao Ministério, a obra que mais me impactou negativamente foi a Ferrovia do Aço, porque uma obra começada aos atropelos, uma obra que iniciou com os tratores atropelando aqueles que faziam ainda os serviços topográficos da estrada, uma obra onde não havia recursos

definitivamente alocados para o seu início e o seu término. Realmente, não há obra mais cara do que a obra inacabada. O que ocorreu todos sabem e não me cabe aqui repetir: a obra está parada e tenta-se o seu reinício.

Durante os onze meses que fui Ministro, em nenhum momento se cogitou, nem da parte do Presidente da República, nem da parte dos técnicos do Ministério, ou da Rede Ferroviária Federal, ou da própria Vale do Rio Doce, ao Ministério não chegou nenhuma idéia de construção da Ferrovia Norte-Sul. Poderia ter chegado.

Eu saí do Ministério, fui em busca de um respaldo popular, uma retificação popular ao meu mandato, que era um mandato biônico — V. Ex.^a sabe —, saí do Ministério e voltei como Senador, com essas funções que tenho hoje, que V. Ex.^a teve aqui e desempenhou tão brilhantemente durante anos como Deputado.

Quando se anunciou a Ferrovia Norte-Sul, nós — inclusive eu, como ex-Ministro — ficamos surpreendidos pelo fato de ser uma obra que não havia sido cogitada, de uma hora para outra ela se dava como um fato consumado. Então, procuramos questioná-la com relação a problemas de legalidade, de viabilidade e de oportunidade. Questionar, porque entendemos que era o nosso dever fazê-lo.

V. Ex.^a colocou, problemas do meu Estado — sou obrigado a responder. Esse comportamento que tive, como Senador, com relação à Norte-Sul, foi exatamente o comportamento que tive como Ministro com relação à Ferrovia da Produção, que corta o meu Estado de ponta a ponta.

Naquela época, o Secretário da Indústria e do Comércio, o Dr. Francisco Simião, inclusive S. S.^{tem} negócios no Maranhão, um homem muito entusiasmado, achou que aquela ferrovia podia sair rapidamente, e procurou ver se com capitais estrangeiros. Não havia tinha nem o projeto, e eu lhe disse que não aceitaria, mesmo sendo no meu Estado, se fizesse uma obra daquele porte sem o exame de viabilidade profundo e feito com muita seriedade. Designamos uma Comissão, formada por seis técnicos, que durante sete meses ficaram estudando a viabilidade daquela ferrovia.

Então, só para lhe dizer que o meu comportamento agora é o mesmo que tive com relação à ferrovia do meu Estado, que até hoje não foi iniciada e que está vivendo os mesmos problemas, tentando agora, inclusive, capitais estrangeiros, para se associarem, para ver se é possível que ela possa ser concretizada.

O porto de Paranaguá nunca será competidor do porto de Itaquí. Entre nós, de Paranaguá, e os senhores, de Itaquí, há o porto de Tubarão, em Vitória, este, sim, compete com os dois. Nada que vá ser transportado por Paranaguá irá ser transportado por Itaquí e vice-versa. Então, não há nenhum problema de competição. Simplesmente queríamos que tivesse sido feito antes o que está sendo feito agora. Infelizmente, havia uma CPI que foi criada por um problema que acabou entrando em inviabilidade, mas, na verdade, todos sabem que a CPI surgiu em virtude daquela denúncia que foi feita pelo jornal **Jornal de S. Paulo**. Mas isso está nos dando uma oportunidade excepcional para ouvir V. Ex.^a, para ouvir o Governador Henrique Santillo, o Presidente da VALEC, ouvir inclusive técnicos que vêm aqui defender e discutir esses assuntos de viabilidade.

Queria dizer-lhe que, dentro da minha visão, as ferrovias, hoje, não fazem mais o papel de penetração. Quer dizer, não estamos mais naquela época, porque tudo mudou; hoje já há o motor a explosão, há automóveis e naquela época não existia — por isso houve a ferrovia que V. Ex.^a citou, que avançou para o Oeste americano; era um outro contexto econômico absolutamente diferente. Hoje, as ferrovias são necessárias para funcionar em matéria de transporte, praticamente, como esteiras rolantes. As ferrovias são necessárias onde há cargas permanentes e de alto volume para ser transportadas. Então, eu diria, inclusive — não é para agradar a V. Ex.^a que se há algum trecho onde acho que poderá se justificar a ferrovia, é exatamente como corredor de exportação para o Porto Itaquí. Acredito até que essa tarefa caberia à Vale do Rio Doce, que hoje propõe, a partir de um estudo econômico de muita profundidade, a chamada cargamista de minério e de cereais como forma, inclusive, de baixar o custo do transporte marítimo e procura fazer isso, hoje, no Porto de Tubarão. A própria Vale do Rio Doce poderia começar a desenvolver as regiões para a produção agrícola para se fazer essa carga mista de minério e de produção agrícola.

Diria que é perfeitamente normal que a Vale do Rio Doce, que é quem exporta nosso minério, pudesse ir, gradualmente, de acordo com o fomento em termos de produção agrícola, no Maranhão e na região, pudesse ir ampliando a ferrovia. Isso me pareceria bastante convincente. Fora disso, o problema da Ferrovia Norte-Sul é o que está sendo examinado, dentre as outras alternativas. Há a alternativa hidroviária, colocada pelo Presidente do GEIOT. Assim, estamos procurando conhecer esses dados todos para ver o que é melhor para o Brasil.

Concordo, filosoficamente, com tudo que V. Ex.^a falou e é exatamente por isso que acho que, num País onde há falta de recurso, o dinheiro público deve ser investido onde realmente há retorno.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Esta Presidência comunica que V. Ex.^a tem três minutos.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Vou terminar, Sr. Presidente.

Faço uma colocação para V. Ex.^a exatamente igual à que fiz ao Governador Henrique Santillo: se o Governo pegasse os custos estimados da Ferrovia Norte-Sul, de dois e meio bilhões de dólares, e dissesse assim: "Governador Henrique Santillo, estão aqui um bilhão, duzentos e cinquenta milhões de dólares para V. Ex.^a" e chegasse também para o Governador Epitácio Cafeteira: "Estão aqui outros um bilhão, duzentos e cinquenta milhões de dólares para V. Ex.^a" investirem onde acharem mais conveniente para seus estados. V. Ex.^as fariam uma sociedade para construir a Ferrovia Norte-Sul? Acho muito mais importante para o País, opinião pessoal minha, e para o Maranhão, a usina siderúrgica do que a ferrovia.

É um problema de alternativa. Se houvesse dinheiro para se fazer tudo, seria feito, mas como há pouco dinheiro, temos que decidir onde investir o dinheiro do País.

Estou dizendo tudo isso para V. Ex.^a sentir que realmente não há nenhum preconceito da minha parte; apenas cumpro a minha obrigação de procurar defender o dinheiro público e saber que ele está sendo aplicado onde possa ter um retorno

o mais rápido possível. V. Ex^a falou que desde 1913, se não me engano, já se cogitava da Ferrovia Norte-Sul. Quero dizer em 1918 essa ferrovia do meu Estado foi projetada, no tempo em que meu avô era Presidente do Estado e, mesmo assim, na hora que quiseram propor a sua construção de uma maneira atropelada, tive a coragem, e um desgaste dentro do meu estado, de dizer que ela só poderia ser executada desde que houvesse um projeto conclusivo da sua viabilidade econômica.

Praticamente não faço nenhuma pergunta. Acho que V. Ex^a está no seu papel. Não discordo das suas colocações: até me identificando com elas, quero mostrar qual foi meu comportamento, que não tem nada que ver com defender o Sul contra o Norte; pelo contrário, sou federalista, sou pela desconcentração do poder, pela desconcentração da renda, da riqueza, pelo fortalecimento dos estados e quero ver o seu Maranhão cada vez mais desenvolvido.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Governador Eptácio Cafeteira.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Sensibilizo-me muito com as palavras de V. Ex^a, nobre Senador, pelo fato de não ser contra a nossa ferrovia. Então, apenas quero fazer algumas colocações.

Talvez, pela nossa maneira de ser, nós com muita paciência. Não adianta plantar o tomate e colher daqui a três meses; porque aprendemos que o americano planta a tamareira que vai levar cerca de oito anos para produzir, mas leva trinta anos produzindo. Então, na hora em que pensamos numa aplicação, esteja certo de que se me dessem um bilhão e duzentos e cinquenta milhões, ia-me associar com o Santillo para fazer essa ferrovia pensando não no amanhã, mas pensando na próxima geração. O político é quem pensa na próxima eleição e o estadista pensa na próxima geração. Não sou um estadista, mas quero me portar como se fosse um.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Com licença; será que V. Ex^a não ia preferir investir na USIMAR?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Sinceramente, não vou explicar a V. Ex^a o que está acontecendo: em todo o trecho dessa ferrovia, temos a mata abandonada, enquanto temos 450.000 famílias sem terras para plantar. A ferrovia iria dar uma desapropriação nas duas margens e há possibilidade de se assentarem as 450.000 famílias no meu Estado.

Então, iríamos resolver muito mais um problema social. Iríamos ajustar o desenvolvimento econômico a um desenvolvimento social que, para mim, como Governador, a Meta social é mais importante até do que a meta econômica. É claro que vai haver um retorno posterior, não tão ligeiro como o da siderúrgica, mas se chega primeiro à pessoa, antes que morra, antes que continue abandonada, antes que migre para a cidade onde os rapazes vão-se transformar em bandidos e as moças em prostitutas.

É por isso que acho importante colocarmos essa ferrovia. Pensamos em passar por essa meta, hoje densa, e fazer estradas? mas como vamos fazer uma estrada que é muito mais cara do que essa ferrovia? A ferrovia é a solução mais barata

para desbravar essa região, para criar essa possibilidade de assentamento dessas famílias.

Senador Affonso Camargo, V. Ex^a me diz: Se desse ao Governador do Maranhão um bilhão, duzentos e cinquenta milhões; e o mesmo ao Governador de Goiás, nós não nos associávamos? Mas o Maranhão dá hoje ao Brasil um bilhão de dólares todo ano. Se fosse comprar todo o material da ferrovia fora do País... No tempo em que essa ferrovia estava sendo construída, o Maranhão pagava com minério de ferro; mesmo vendendo a tonelada a vinte dólares, ainda assim dava para pagar a ferrovia o Maranhão sozinho, sem precisar Goiás entrar como sócio da ferrovia. Hoje, é um preço que damos ao Brasil, é um dinheiro que estamos dando ao Brasil e o que esperamos é que o Brasil nos dê um retorno, para que tenhamos essa oportunidade, que não é só do Maranhão, é do Pará, é de Goiás, é de Rondônia, é de Mato Grosso, é do Ceará, é do Piauí. Afinal de contas, é de todos os Estados que vão poder usar essa ferrovia, para ali colocar a sua produção e encontrar o porto e, conseqüentemente, encontrar melhores preços.

Esteja certo, nobre Senador Affonso Camargo, que há muito mais viabilidade que Itaipu, que custou todo aquele dinheiro e até hoje ainda não produz toda energia a que se propôs.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex^a sabe que nós, paranaenses, não fomos e não somos favoráveis a Itaipu. Itaipu apenas alagou terras paranaenses para levar energia para o Sudeste.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Nobre Senador, vamos pensar, não no que pode dar a nossa atual produção, vamos pensar no amanhã. O amanhã vai ser grande. Este País vai ser um grande País. Ele é o País do futuro — apesar de a frase estar desgastada. Eu acredito na Ferrovia Norte-Sul como acredito no Norte do Brasil, como acredito no Nordeste, como acredito no Brasil. Nós vamos ser grandes, porque é essa a nossa destinação.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pretendo isso. Queria que V. Ex^a meditasse — isso é muito importante, Governador — não colocando o problema em termos de Sul contra Norte, porque V. Ex^a fará uma grande injustiça contra o seu amigo aqui. O problema não é esse. Itaipu não beneficiou o Paraná, V. Ex^a sabe que essa usina leva energia para o Sudeste, para São Paulo e para Rio de Janeiro; passa pelo Paraná, alagou as nossas terras. O Paraná é, hoje, suprido de energia pelas usinas da COPEL, que é a companhia de energia do Paraná. Não coloque em termos de Norte e Sul, porque, na verdade, Norte-Sul é só o nome da ferrovia e não pode ser motivo para uma disputa entre essas duas regiões. V. Ex^a sabe que o meu Estado é também exportador. Nós damos um grande resultado para o Brasil em matéria de comércio exterior, pois somos os maiores exportadores de grãos; basta dizer que o Porto de Paranaguá, inclusive, já está sobrecarregado. Não queremos mais nada que seja transportado pelo Porto de Paranaguá, porque está sobrecarregado. O Paraná não terá algum prejuízo se a ferrovia for construída.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Nobre Senador, o Maranhão construiria essa ferrovia. Por que na Constituinte não se coloca um percentual so-

bre a exportação para a Unidade da Federação que propicie essa exportação? Acho que seria bom para o Paraná e muito bom para nós do Norte. Acho que seria uma forma de mudar as disparidades regionais, porque só temos feito isso: produzido e exportado desde a borracha, passando pelo babaçu, pelo minério de ferro e a cana-de-açúcar, o açúcar, o álcool. Tem sido essa a nossa missão neste País. Então, o que queremos é uma oportunidade para nos integrarmos no desenvolvimento.

Lembro-me aqui, nobre Senador, que quando era Prefeito de São Luís foi feita a reforma tributária, que hoje ainda é vigente. O sentido daquela reforma era dar um prêmio a quem produzia. Então, eliminou-se o Imposto de Vendas e Contribuições e criou-se o ICM, que passou a render para o Estado que produzia. Acontece que não nos deram condições de produzir, apenas consumimos. E na hora que fizeram isso nós sofremos. Criaram o Fundo de Participação, e quando nós estamos pensando que tudo vai bem, de repente, apareceu aí um artigo na nova Constituição que liquidava o Fundo de Participação, que liquidava com os Municípios, os Estados não produtores. Na hora em que vejo, por exemplo, V. Ex^a se desenvolver e ter um carro fórmula 1, enquanto o seu colega Mansueto de Lavor tem apenas um Ford "bigode", nesta hora eu estabeleço que vai haver um prêmio para quem ganhar as corridas; vou pagar um milhão de cruzados e vai haver corrida todo dia. Está claro que V. Ex^a vai ganhar todas as corridas, porque o outro tem apenas um Ford "bigode"; eu não dei nada para ele ter um bom carro, e dei a V. Ex^a um carro fórmula 1. Foi isto que aconteceu também neste País.

Eu não estou querendo fazer uma Guerra de Secessão, estou constatando os fatos. O ICM foi altamente benéfico e toda a sua filosofia foi no sentido de ajudar o produtor, quando na realidade quem paga o imposto é o consumidor; porque no preço desta lapiseira há o imposto que ficou em São Paulo, e há o imposto que vai ficar no Maranhão. O que tem acontecido é que o homem tem pago o imposto, como consumidor, no Norte e Nordeste, e por este imposto ele quer escola, hospital; e como o Norte e Nordeste não têm escola nem hospital para lhe dar, ele migra e vai em busca do hospital e da escola, que ele está pagando para ter; vai para São Paulo, e vai viver de forma marginal na periferia das grandes cidades do País.

É isto, nobre Senador, que quero evitar na Norte-Sul; quero evitar que os homens continuem a sofrer o que estão sofrendo aqui em Brasília, onde há uma espécie, assim, de carga de retorno, em que, se faz a desova do nordestino, de volta ao seu Estado, porque ele, aqui, está vivendo como invasor, então está sendo desovado novamente no Norte e no Nordeste. Eu não estou pensando no retorno físico, estou pensando é no retorno espiritual, da tranquilidade da família do homem do Norte e Nordeste, estou pensando é no social. A diferença das nossas colocações é que V. Ex^a está pensando no retorno físico, e eu estou pensando no social. E por isto nós estamos nos colocando, eu a favor da ferrovia e V. Ex^a contra, porque os meus argumentos — V. Ex^a disse muito claro — V. Ex^a concorda com todos eles.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não há nenhum antagonismo no que nós falamos. Eu não sou culpado pelo que aconteceu no Brasil, até hoje. Eu sou um desconcentrador, sempre trabalhei a favor da reforma administrativa, da reforma tributária, e V. Ex.^a pode ver, aí, em todas as minhas atividades. De modo que nós concordamos, o que nós estamos discutindo é exatamente este projeto todo de desenvolvimento do Centro-Oeste, que não implica apenas em construir uma ferrovia, V. Ex.^a sabe que no Nordeste há trechos de ferrovias que estão lá, e que a região não se desenvolveu. A ferrovia sozinha não desenvolve uma região.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — O que nós tivemos lá foi bitola estreita. V. Ex.^a, Senador, como ex-Ministro dos Transportes, sabe que o trem bitola estreita não ajuda, ele atrapalha, ele faz exatamente o contrário, ao invés de ser econômico ele é antieconômico. As Ferrovias que no Norte e Nordeste não são econômicas são as de bitola estreita.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Não, as ferrovias do Paraná têm bitola estreita e é uma superintendência absolutamente rentável. De qualquer forma, V. Ex.^a conta comigo para desconcentrar para ajudar; estou de acordo, inclusive, em que se coloque qualquer dispositivo tributário aí, para ajudar os Estados exportadores, que o Maranhão ganhará e o Paraná também.

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Sousa) — O tempo do Governador foi realmente ultrapassado, mas como o Senador Affonso Camargo utilizou bastante desse tempo, a Presidência foi mais benevolente.

Tem a palavra o nobre Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, meu caro Governador, meu particular amigo, colega de muitos anos na Câmara dos Deputados, hoje, mais uma vez me sinto feliz deste reencontro. Não pude ouvi-lo em toda a oração, mas pelo pouco que ouvi tive a impressão de que Gonçalves Dias estava aqui novamente, defendendo o grande desenvolvimento brasileiro. E tenho certeza, meu caro Governador Epitácio Cafeteira, que a sua defesa da viabilidade chega a ser até uma falta de educação, porque V. Ex.^a foi claro, e a transparência com que defendeu prova que, realmente, a nossa preocupação não é outra, senão desenvolver o Brasil de Norte a Sul, de Leste a Oeste. A sua preocupação ficou clara, que o dinheiro brasileiro a ser aplicado na Ferrovia Norte-Sul não vai ter retorno no futuro não, ele será realidade a partir do instante em que trilhos, dormentes forem colocados. Primeiro, porque quando V. Ex.^a contou o que o Maranhão pode oferecer como contribuição, eu queria adiantar, porque V. Ex.^a não ouviu — vai ter oportunidade de ler depois — que o Governador do Estado de Goiás, também seu colega, ex-Senador Henrique Santillo, colocou muito bem que esses trilhos serão implantados e esses cavalos de ferro correrão exatamente em regiões cuja pontencialidade ninguém pode dispor neste País; ninguém pode levantar dúvidas. E fiquei muito feliz quando vi V. Ex.^a colocar que o que preocupa, em primeiro lugar, é o social, e é uma tolice querer dissociar essa obra importante no aspecto social. Já ouvi, não nesta Comissão, pessoas defenderem que estradas nada têm a ver com o social — um

ledo engano; porque a partir do momento em que nós abrimos os espaços, levamos o progresso e o desenvolvimento, o social está acoplado. Isto é indiscutível.

Um outro aspecto do social, é que às margens dessa ferrovia o desenvolvimento será tão intenso e grande que até os opositores da Norte-Sul, amanhã, irão a qualquer santuário, e pedirão perdão por isto; apesar da inoportunidade que alegam, de que o Brasil deve muito, deve e vai continuar devendo — por esta razão sustentei e sustento a moratória, porque sei que não é por aí que vamos resolver o problema brasileiro. É exatamente implantando ferrovias, como a Norte-Sul, que vamos partir para o desenvolvimento real, porque até agora o nosso desenvolvimento ficou na base do argumento de que somos um país rico, e somos. Quem não sabe das potencialidades do Maranhão? De um Goiás? Que por onde a ferrovia vai correr, nós já produzimos grãos, cuja suficiência reclama essa ferrovia desde o século passado?

Nós temos a região do Vale do Araguaia, uma alta produtividade, cujo teor, cujo valor, cujos produtos são inigualavelmente colocados dentro do mercado; e é incrível, Sr. Governador, nós não temos armazéns, faltam armazéns; há uma safra em uma pequena região, cujo grau de produção de arroz é enorme, que nós estamos perdendo, porque quando tiramos aquele produto daquela região e vamos buscar a rodovia, nós praticamente já perdemos tudo. Então, é necessário que esta ferrovia chegue até lá.

Não chego a fazer uma pergunta a V. Ex.^a, apenas quero dizer que V. Ex.^a foi brilhante nesse seu depoimento, quando prova, pelo lado do Maranhão, pelo lado brasileiro, pelo lado sentimental, pelo lado social, a importância da Ferrovia Norte-Sul. Mas eu diria apenas que V. Ex.^a continuasse obstinadamente a defender esta ferrovia, como nós estamos fazendo.

Entendo que esta Comissão — e o Senador Mansueto de Lavor também entende assim — tem a finalidade de levantar tudo aquilo que de ruim se disse em relação à concorrência. A viabilidade, S. Ex.^a colocou para nos oferecer essa grande oportunidade de mostrarmos o que é realmente o Centro-Oeste e o Nordeste brasileiro. Entendo assim, e a mim me parece que todos os membros desta Comissão também, assim como o Congresso, o povo brasileiro.

Mas eu queria apenas, encerrando, quando me congratulo com V. Ex.^a, perguntar: a Ferrovia Norte-Sul é ou não é um dos pontos basilares no transporte brasileiro? Porque muito se discute a navegabilidade do Araguaia e do Tocantins, discute-se a prioridade. E eu apenas indagaria, apesar de V. Ex.^a ter defendido bem, se não será a própria ferrovia o grande escoadouro para, futuramente, sem prejuízo dela, nós partirmos para a navegabilidade do Araguaia, do Tocantins e de outros rios que vão favorecer também o transporte. Não seria exatamente este o primeiro grande caminho? É a indagação que faço e sei que V. Ex.^a tem dados suficientes, não só de números, na sua importância, mas sobretudo os valores.

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Sousa) — Com a palavra o Governador Epitácio Cafeteira.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Quero dizer, Senador, que ouvi muito contente as palavras de V. Ex.^a, que sabe que aprendi a respeitá-lo desde

a Câmara dos Deputados, onde fomos colegas. Não tenho os números que V. Ex.^a pede. Mas quero dizer uma coisa muito clara a V. Ex.^a O desenvolvimento do mundo começou exatamente no transporte marítimo e fluvial, porque era então o único conhecido. Posteriormente, nós tivemos o advento da ferrovia, da rodovia e das aerovias. Mas o transporte marítimo e o fluvial continuam como acessórios, não podem ser o transporte principal. Nós não paramos no tempo. Então é muito importante a ferrovia, até porque vai ela fazer o traçado do desenvolvimento, e o rio fez o traçado apenas que a geografia lhe mandou fazer.

Acredito, como V. Ex.^a, que essa ferrovia vai ter, de início, a contribuição do Estado de Goiás, com a sua produção de grãos a ser transportada. Mas continuo a repetir: o importante é nós descobrirmos o Brasil. Isto é uma espécie de trescoamento, é uma espécie de novas bandeiras. Essa estrada de ferro é um trabalho bandeirante, numa região que tem sido permanentemente esquecida. Nós não vamos apenas dar uma oportunidade a essa região, nós vamos dar uma oportunidade aos brasileiros que querem terra para trabalhar, para se colocarem às margens dessa ferrovia. Nós vamos criar um novo Brasil, um Brasil diferente, de gente que está, hoje, como disse ainda há pouco o Sr. Presidente, sendo desovada, de volta a seus Estados. Ao invés de vê-las localizadas em Brasília, nós vamos localizá-las às margens dessa ferrovia, que vai ser — tenho certeza — o caminho do desenvolvimento de toda essa região.

Muito obrigado a V. Ex.^a pelas palavras de elogio que teve para comigo.

O SR. IRAM SARAIVA — Agradeço e queria apenas dizer que estou muito feliz em reencontrar este velho amigo. E mais feliz ainda quando provoquei a sua inteligência e V. Ex.^a não negou fogo. Claro que os mares e os rios, eram, no início, único meio de transporte fácil. Fora isto, era a própria terra. Mas como V. Ex.^a coloca que a ferrovia é o principal, o acessório vem depois, é porque V. Ex.^a agiu com clarividência. Lógico que, a partir daí, é que nós vamos ter condições de viabilizar os outros meios de transporte, e a nossa produção a essas alturas já estará escoando e justificando economicamente as outras formas de circulação dos nossos meios de produção, a escoar os nossos recursos.

Parabéns a V. Ex.^a pela brilhante defesa que faz nesta Comissão.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Sousa) — Como tanto a intervenção do Senador Iram Saraiva quanto a resposta do Governador Epitácio Cafeteira não preencheram o tempo; nem de um só, este Presidente eventual se permite um velho comentário, do quanto o depoimento do Governador Epitácio Cafeteira coincide com o depoimento do Governador Henrique Santillo e com a intervenção do Senador Iram Saraiva. É uma preocupação geral, que também manifestei na reunião passada, com este País, cuja patologia econômica, social e até humana decorre da sua colonização ter sido feita na base de sesmarias, o que não permitiu, até hoje, a realização de uma Reforma Agrária, gerando o problema do campo e o problema da cidade, com o afluxo dos deser-

dados que do campo vêm bater às portas das cidades e são devolvidos como gado para o campo, como agora estão sendo devolvidos. É algo relativamente inadmissível num País que se pretenda não só civilizado, mas humano. Realmente, o que nos preocupa, acima de tudo, é que este país precisa de um planejamento global da sua ocupação demográfica. E este assunto, tão bem tratado na exposição anterior, é igualmente muito bem tratado na exposição de hoje, através da fixação das populações ao longo da abertura de pequenas e médias cidades, que se vão desenvolver, criando também um desenvolvimento para o campo adjacente.

Passo a palavra agora ao Senador Olavo Pires que é o próximo inscrito.

O SR. OLAVO PIRES — Sr. Presidente, Sr. Governador, Sr. Relator, nos idos de 79/80, quando ainda não participava direta e efetivamente da política nacional, mas a acompanhava através da imprensa, já apreciava a atuação brilhante desse político que tem um nome diferente, que é o Cafeteira.

Em 1982, quando aqui cheguei, eleito Deputado Federal por Rondônia, tive o privilégio de conviver com essa inteligência nacional, durante quatro anos, e, por que não dizer, aprender muita coisa com meu amigo Cafeteira. E a confirmação do que digo foi a sua postura, a maneira como S. Ex^a conduziu o seu pronunciamento e as suas colocações, com tranquilidade, com calma, com perfeito domínio sobre a matéria.

Quero dizer ao nobre Governador Cafeteira que não sou contra a Ferrovia Norte-Sul. Sou um homem desenvolvimentista, sou um homem apologeta do progresso, e acho que, para haver progresso, tem que haver investimento. Sou também um político primeiramente independente. Vim para cá em 82, como Deputado Federal, totalmente independente, sem ligação a grupo nenhum. Retornei agora como Senador, trazendo no bojo da minha eleição para o Senado a independência que me trouxe aqui em 82. Sou nacionalista por convicção, patriota e acho que a nossa Nação tem que expurgar tudo que for de errado e que continua existindo no País, ao ponto de o Brasil ser considerado o País das impunidades, impunidades em tudo. Impunidade quando se refere a atos de corrupção, como, por exemplo, já foi citado pelo nobre Governador o caso das "polonetas", da Coroa -Brastel e outros mais que vêm acontecendo no decorrer dos anos. Eu cito mais agora, por exemplo...

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Souza) — Perdão, nobre Senador Olavo Pires, nós estamos sendo advertido de que há uma votação importante no Senado, neste momento; é questão de poucos minutos e precisamos estar lá para dar número, e o Presidente está nos convocando. Eu gostaria de pedir desculpas ao Governador Epitácio Cafeteira, por esse breve intervalo. Esta Casa lhe é familiar, e S. Ex^a pode ir conosco até o plenário, assistir à votação, e voltar logo em seguida. Se nenhum dos dois tem nenhuma objeção, e o Sr. Relator também, gostaria de propor esse breve intervalo dos nossos trabalhos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Realmente, a matéria que vamos votar é inclusive do interesse do Governador Epitácio Cafeteira. En-

tão, além de outros motivos, nós temos interesse de votar em favor do Estado de S. Ex^a, o Maranhão.

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Souza) — De todos os Estados.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — De todos os Estados, mas principalmente dos Estados do Nordeste. Então, não é apenas um pedido de desculpas por essa interrupção, mas é também uma homenagem ao Governador Epitácio Cafeteira. Nós queremos votar em favor do Maranhão, agora no plenário.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Não há nenhum problema, e eu diria que, pela primeira vez, a Ferrovia Norte-Sul não vai ser atropelada pelo Sul, vai ser atropelada pelo próprio Norte.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Homenagem muito merecida e justa.

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Souza) — Suspendo temporariamente nossos trabalhos e vamos até o plenário votar, e levamos o Governador para, se for necessário, votar também. (Risos)

(Suspensa a reunião)

O SR. PRESIDENTE (Pompeu de Souza) — V. Ex^a me passou a Presidência, durante a sua ausência, cabe-me prestar contas a V. Ex^a. Eu diria a V. Ex^a que o Senador Olavo Pires estava fazendo a sua intervenção quando fomos chamados pela Presidência da Casa, do Senado, para votação de matéria de suma importância, e realmente nos surpreendeu profundamente, porque quando V. Ex^a me passou a Presidência, e nos atraindo a mim, ao Senador Olavo Pires, ao Senador Mansueto de Lavor, ao Senador Afonso Camargo, nós ficaríamos aqui de prontidão para sermos chamados, e V. Ex^a se ausentaria por um breve momento, e foi ao plenário, e sub-repticiamente chegou lá e pediu verificação de **quorum** para impedir a votação de uma matéria vital para a economia de todos os Estados brasileiros. V. Ex^a, portanto, está prejudicando o seu próprio Estado, o Estado do Pará, o Estado do Presidente do seu Partido, e eu lavro o protesto por esse procedimento de V. Ex^a, essa cilada que V. Ex^a nos armou.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Recebo isso de V. Ex^a em tom de brincadeira, em tom de anedota. Em primeiro lugar porque não fui eu que requeri a verificação.

Mas vamos continuar os nossos trabalhos. Relativamente saí para votar e demorei um pouco.

Estava o Senador Olavo Pires arguindo o depoente. S. Ex^a não está presente, não chegou ainda. Aqui nós temos dois caminhos: nós poderemos interromper a arguição do Senador Olavo Pires, e quando ele voltar, se ele quiser continuar, terá novamente a palavra, e nós temos agora que ouvir a interogação do Relator Mansueto de Lavor, a quem dou a palavra neste momento.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Governador Epitácio Cafeteira, temos uma imensa alegria de reencontrá-lo, depois da sua consagrada eleição pelo povo do Maranhão, para ser seu Governador. Nós encontramos no Governador aquela mesma simpatia, aquela mesma amizade, que sempre encontramos aqui, na Câmara dos Deputados, como nosso colega.

Então, foi com toda simpatia, com todo o interesse que ouvimos o seu depoimento. Como já disse aqui o Senador Pompeu de Souza, foi mais uma declaração de amor à região, ao seu Estado e às regiões ainda isoladas e carentes deste País.

Não se trata apenas de uma inquirição, é a necessidade que tenho, como Relator desta Comissão, de conferir algumas coisas, só a título de complementar algumas das informações e declarações que V. Ex^a trouxe. Então, eu gostaria de perguntar, porque V. Ex^a foi durante grande parte da sua vida pública um parlamentar, membro do Poder Legislativo, e ainda hoje um homem público, como é que V. Ex^a analisa o fato de a Ferrovia Norte-Sul não ter passado pelo crivo e pela aprovação do Congresso Nacional?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — No meu entender, nobre Senador Mansueto de Lavor, os atos executivos naturalmente constam de um programa de governo. Fora desse programa de governo existe, também, elasticidade para o governo escolher determinadas obras. Tenho a impressão de que, se, especificamente, essa obra fosse colocada em votação no Congresso, ela seria aprovada. Mas, salvo melhor entendimento, na autorização legislativa para o Presidente da República fazer despesas de capital e despesas de custeio, nessas despesas de capital há para o Executivo a flexibilidade de escolher onde melhor pode ser colocada uma rodovia, onde é mais importante fazer a ferrovia no momento. De forma que posso estar enganado, e se estiver peço perdão, porque entendo que estamos vivendo um período de grande importância para o Norte e Nordeste.

Observem que em função da densidade eleitoral, dificilmente um homem dessa região disputa um mandato de Presidente. De certa forma ele disputa uma Vice-Presidência, e quando há uma fatalidade, como foi o caso de Tancredo Neves, o Vice-Presidente se transforma em Presidente. Mas, quando se pensa em Presidente, normalmente se pensa na política do café com leite, do Estado que tem grande população eleitoral porque pesa. Um Estado pobre como o Maranhão, em termos de eleitor, mesmo no caso da minha eleição, onde tive um milhão e quarenta mil votos, representando 82% do percentual. Este número não quer dizer nada em comparação com São Paulo, onde os eleitos tiveram 8 milhões de votos. O Governador do Estado é pobre até em termos de voto.

É muito importante para nós, até quando vemos a dificuldade em se manter o consenso no Congresso Nacional, para o respeito ao que reza a Constituição com referência aos 6 anos de mandato. O Presidente diz que abre mão de um ano, enquanto se está querendo outro Presidente, um Presidente que não seja nordestino, mas do Sul.

Perdoem-me se estiver errado, mas está faltando o respaldo da região para a manutenção de um governo que, na realidade, está voltado para o Nordeste. A Ferrovia Norte-Sul é um resgate de dívida deste País com o Norte e grande parte do Nordeste.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. governador, a minha pergunta dirige-se ao grande Parlamentar que V. Ex^a foi. V. Ex^a não considera importante que a Ferrovia Norte-Sul fosse aprovada pelo Congresso Nacional?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Honestamente, nobre Senador, confesso a V. Ex.^a que, nos dezesseis anos que passei por esta Casa, nunca vi nenhum projeto da espécie ser colocado em votação pelo Congresso Nacional.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não seria porque esses dezesseis anos coincidiram com o período autoritário, onde o Poder Legislativo era apenas um fato decorativo. Agora, estamos num tempo novo de valorização do Poder Legislativo.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Eu me permito achar que não, nobre Senador, porque temos até que dar sentido às palavras. O Legislativo legisla, faz a lei; o Executivo executa a lei. No momento em que se tenta este modelo híbrido, ele até me confunde: eleições diretas para um regime parlamentarista, de certa forma, vão frustrar o eleitor. Ele vai votar diretamente para Presidente, mas não será o Presidente quem vai mandar, e sim um cidadão que será escolhido indiretamente para Primeiro-Ministro.

O Legislativo deve continuar absorvido em fazer a lei. O Executivo vai ser julgado pela oportunidade de executar essa lei.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Governador, minhas perguntas visam unicamente colher de V. Ex.^a, como de outros expositores, alguns pontos que não foram esclarecidos. Apesar de a exposição ter sido a melhor, dentro do esquema a que nos propusemos hoje, a dos Governadores de Goiás e do Maranhão, que é V. Ex.^a, pergunto a V. Ex.^a: existe o Plano Nacional de Viação transformado em lei, que não contempla a Ferrovia Norte-Sul? Existem os estudos do PRODIAT — Programa de Desenvolvimento da Bacia do Tocantins-Araguaia — o mais profundo e abrangente estudo feito pelo Governo Federal em grande parte da região do traçado da Ferrovia Norte-Sul. O PRODIAT foi executado pelo Ministério do Interior, com a colaboração de diversos outros Ministérios, inclusive de organismos internacionais, como a Organização dos Estados Americanos. Foi um estudo de cinco anos, e não contempla a Ferrovia Norte-Sul; portanto, não a considera importante.

Além do Plano Nacional de Viação e do PRODIAT, há o GEIPOT, a empresa organizadora de transportes do próprio Ministério dos Transportes. Ele organizou o corredor estratégico do Tocantins-Araguaia, exatamente na direção Sul-Norte, visando a exportação de grãos e de minérios e o desenvolvimento da região. Em seus estudos preliminares, o GEIPOT considera que a Ferrovia Norte-Sul, como está planejada atualmente, não seria uma prioridade primeira, segunda, terceira ou quarta, mas uma prioridade oitava, sob certo ângulo, e a décima-primeira, sob outro ângulo.

Segundo o próprio Presidente do GEIPOT, Cel. Stanley Forte, depois da decisão política do Poder Executivo de construir a ferrovia, ele começou a estudá-la, como uma opção política. Neste caso, ele considerou que a ferrovia tinha a sua importância, mas poderia ser feita com um traçado mais curto e com um orçamento bem menor. A diferença entre o orçamento do GEIPOT e o da VALEC, que é a empresa que vai construí-la, é de um bilhão de dólares.

Pergunto a V. Ex.^a como se explica que a Ferrovia Norte-Sul, hoje de prioridade absoluta para

o Governo Federal, não esteja contemplada nem no Plano Nacional de Viação, nem no estudo de desenvolvimento da região mais profundo e mais abrangente, que é o do PRODIAT, nem nos primeiros estudos do GEIPOT? Todos esses órgãos são do Governo Federal?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Eu não faço guerra de secessão, nobre Senador Mansueto de Lavor, mas é interessante ver como as coisas são tratadas.

Essa ferrovia vai ser feita **toda em cruzados**. Tudo vai ser adquirido no Sul do País. Ninguém fala de preços em cruzados, mas em dólares. Fala-se tanto que a Ferrovia Norte-Sul vai custar 2 bilhões de dólares, que até dá a impressão de que vamos gastar dólares para construí-la. Para mim, este já é um começo de discriminação.

Digo mais a V. Ex.^a: em todos os organismos que V. Ex.^a falou, como, aliás, em todos os organismos deste País, o Norte e o Nordeste, quando aparecem, é em tal minoria que chega a quase a desaparecer.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Governador, o Presidente do GEIPOT é o honrado militar, Cel. Stanley Forte, nascido no Piauí. Não está aí, portanto, o problema da análise das conclusões dos órgãos técnicos.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — V. Ex.^a, Senador Mansueto de Lavor, é um homem de colegiado; sabe, portanto, como ele funciona. Ainda há pouco, suspendemos a reunião para V. Ex.^a irem votar.

Para demonstrar a quantas anda a discriminação, vou contar a V. Ex.^a um fato ocorrido na Capital do seu Estado. Estava eu no Recife, quando propus a aprovação de uma moção de apoio à Ferrovia Norte-Sul na SUDENE; e ela foi aprovada por unanimidade! Vários Conselheiros se pronunciaram: todos a favor; nenhum contra.

Imaginei que a notícia seria exatamente esta: "Aprovada por unanimidade". Mas a agência do **Jornal do Brasil**, do Recife, mandou, para os jornais, inclusive do meu Estado, a seguinte notícia: "Sem os votos dos Governadores de Pernambuco, Miguel Arraes; da Bahia, Waldyr Pires; da Paraíba, Tarcísio Burty; de Alagoas, Fernando Collor de Mello, e de Sergipe, Antônio Valadares, que, na hora da votação, por motivos diversos, se ausentaram do Plenário, o Conselho Deliberativo da SUDENE aprovou, ontem uma moção de apoio à construção da Ferrovia Norte-Sul, sugerida pelo Governador do Maranhão, Epitácio Cafeteira; ou seja, para se dar a notícia da aprovação, por unanimidade, procura-se dizer que o Governador de Pernambuco estava atendendo a um repórter que havia solicitado uma entrevista; que o Governador Miguel Arraes estava solicitado por uma emissora de televisão e coisas da espécie. Isto dá uma demonstração clara do quanto se discrimina quando se quer discriminar; tira-se o brilho daquilo que foi uma votação por unanimidade, onde não houve uma manifestação contrária.

Imagine V. Ex.^a se, reunidos os Senadores, houvesse, por maioria, sido aprovada, por unanimidade, uma matéria: a notícia, certamente, não seria de que não estava presente o Senador Mansueto de Lavor, não estava presente o Senador Affonso Camargo, na hora da votação — a notícia seria de que foi aprovada por unanimidade.

Então, quero dizer a V. Ex.^a que não vou discutir, porque não consta.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas V. Ex.^a acha que é discriminação, então?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Acho que é.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Do GEIPOT, do PRODIAT e do Plano Nacional de Viação?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Não é propriamente discriminação, mas descaso, que sempre ocorreu em relação ao Norte e Nordeste.

Temos recebido, e V. Ex.^a sabe, em ocasiões difíceis como está atravessando o Nordeste; falta de oportunidade para aquela gente, que está quase invadindo as cidades e assaltando os supermercados. Olha-se até com discriminação o dinheiro que está indo para o Nordeste, para as frentes de trabalho.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Está indo muito pouco.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Está indo muito pouco, mas mesmo o pouco que está indo está gerando aborrecimento, criando constrangimentos. Não estava prevista, nobre Senador, a seca que aconteceu no Nordeste.

Digo com franqueza: não acredito que o Governo Federal estivesse fazendo ilegalidade quando apontou para a Norte-Sul. Talvez o Presidente José Sarney não tenha feito isso antes, porque imaginava que houvesse uma forma de entenderem a sua colocação como nordestino, até porque, também, foi palavra de Tancredo Neves que o Nordeste era uma prioridade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex.^a se refere à dificuldade que têm os Estados do Norte de fazerem um presidente, e citou, inclusive, que o Presidente José Sarney, enquanto Vice-Presidente do Presidente Tancredo Neves, falecendo este, assumiu a Presidência da República, pois era o substituto legal. Parece que V. Ex.^a dá a entender que também a Ferrovia Norte-Sul é para marcar a administração do Presidente José Sarney.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Eu não diria isso, mas diria que é uma forma de resgatar uma dívida e, na hora em que um nordestino está presidindo este País, se não for Sua Excelência um defensor de sua gente, não vamos esperar que venha essa ferrovia pelas mãos de brasileiros de outra região.

Não tem sido isto que tem acontecido neste País.

Ainda me lembro, nobre Senador Mansueto de Lavor, quando da Revolução de 1964, o Presidente Castello Branco teve que rever o seu Ministério, porque tinha que colocar um baiano e não havia nenhum: era da tradição da República que houvesse um baiano no Ministério, como era da tradição da República que nunca houvesse um maranhense no Ministério.

Essa tradição foi quebrada, porque agora temos um Presidente e dois maranhenses. É a hora de o Maranhão cobrar aquilo que ficaram sem lhe pagar durante tantos anos.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou solidário com o Maranhão nesse ponto de ter participação. Agora, outra pergunta é: a Ferrovia

Norte-Sul, esse investimento, com cronograma estabelecido é, no parecer de V. Ex^a, ou não uma obra inflacionária?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Eu diria a V. Ex^a que quando o Brasil manda para o Nordeste, vai mandar alguns bilhões de cruzados para as frentes de trabalho e várias programações, quando as empresas passam por um período que as ameaça de recessão, essa ferrovia vai, por um lado criar oportunidade de emprego para essa gente que precisa trabalhar — não trabalhar pela metade de um salário mínimo, mas trabalhar para ganhar um salário condigno — vai criar oportunidade para aquelas empresas, não só as produtoras do material ferroviário, porque toda a ferrovia vai ser feita com produtos brasileiros, e vai, também, atender a todas as empresas de construção, que também estão em vias de parar.

O que se deve pesar não é só o que se vai gastar, porque o que é preciso é que se saiba se se vai gastar para ajudar o povo e o País, ou se se vai gastar simplesmente por gastar.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Governador, a minha pergunta é exatamente esta: antes do Plano Bresser, e até agora, a inflação estava beirando 30% por mês; Deus queira que o Plano Bresser dê certo, mas é da essência desse plano, inclusive para que ele dê certo, para conter a inflação, que se cortem investimentos públicos, principalmente os de grande porte, e os que são considerados adiáveis, em parte. Então, nesse caso, V. Ex^a não considera que o cronograma estabelecido para a Ferrovia Norte-Sul, apesar dessa suspensão de 6 meses, se iniciasse daqui a seis meses e fosse construída em mil e poucos dias, V. Ex^a não considera que acelerará extremamente o processo inflacionário?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Eu acredito que quando o Presidente da República incluiu entre as despesas adiáveis a Norte-Sul, Sua Excelência o fez sentindo, naturalmente, que estava cortando um pedaço dele mesmo. Mas, mesmo assim, demonstrou sua brasilidade prorrogando a Norte-Sul, como várias outras obras, por seis meses.

Acredito que o Presidente da República saberá a hora exata de poder dar continuidade, sem criar problemas para o País.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quer dizer que esse cronograma estabelecido dos mil dias V. Ex^a não considera fundamental? O importante é que a obra se faça dentro das possibilidades do País?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Acredito que se deva lutar para que a obra se faça dentro de um período que não agride o País, mas, também, que venha a tempo de socorrer todas essas populações que estão esperando a construção da Ferrovia Norte-Sul.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Governador, o orçamento da ferrovia estipulado pelo GEIPOT é de 1,4 bilhão de dólares e o orçamento da Valec é de 2,44 bilhões de dólares. Nessa questão de estipular em dólares eu até que discordaria de V. Ex^a, porque é uma moeda estável; o cruzado, hoje, não é o cruzado de amanhã; o cruzado, daqui a uma semana, já é diferente do cruzado de hoje. Então, é para dar um sentido

mais estável aos números; entretanto, referindo-se a isto, criticando essa estimativa de preço numa moeda estrangeira — o que é lamentável, eu também lamento isto — V. Ex^a diz que a ferrovia não vai gastar 1 dólar sequer, vai gastar só cruzados. Essa não é a informação que nos trouxe o Diretor de Engenharia da Valec; ele nos disse que, pelo contrário, para seguir esse cronograma, a Valec teria que importar trilhos, se não me engano, da Hungria — de um país do leste europeu — inclusive trilhos e não ficou bem respondido no depoimento do Presidente da Valec, Dr. Paulo Vivacqua, se teríamos ou não que importar dormentes da Argentina. Ele não disse "não", mas disse que iria fazer todo o possível para que os dormentes fossem de madeira e de madeira nacional. Logo, é claro que, pelo menos no que se refere aos trilhos, teremos que importar, e, nesse caso, teremos que gastar dólares, porque os trilhos importados não vão ser pagos em cruzados, serão pagos em dólares.

Então, queria só deixar esta informação; talvez V. Ex^a não esteja a par dessa situação.

Mas a última pergunta que queria fazer é sobre a consideração de V. Ex^a de que essa campanha contra a Norte-Sul, ou a favor, seria uma guerra estimulada pela indústria automobilística, que vê na ferrovia uma concorrente aos seus produtos, inclusive a indústria complementar de peças, pneus, etc.

Entretanto, além de declarações de empresários, de construtores, temos uma declaração que é exatamente do Presidente da Associação de Indústrias do Material Ferroviário. Diz o seguinte — posso até encontrar o jornal em que foi publicado isso: não o tenho aqui à mão — mas ele diz exatamente: "Nós não queremos a construção da Ferrovia Norte-Sul agora. O que nós queremos é o reaparelhamento da Rede Ferroviária Nacional porque, com isso, teremos o mercado para salvar a indústria do setor. Queremos que a Ferrovia Norte-Sul seja construída quando o País puder. Agora, interessa à indústria ferroviária, no momento, o reaparelhamento das ferrovias."

V. Ex^a cita o problema Norte-Sul. Veja só. As grandes ferrovias do Nordeste, inclusive uma que é a espinha dorsal do meu Estado de Pernambuco, que vai de Recife a Salgueiro, 570 km de ferrovia, em Pernambuco, é uma espécie de delta, é uma tripa, uma faixa que vai do Leste do Oceano até o Oeste. Então, tem uma grande ferrovia como espinha dorsal. Começou que o Governo fez uma rodovia paralela, exatamente como antecipou aqui e já temos uma rodovia paralela à Norte-Sul, que é a Belém-Brasília. E é claro que a rodovia é muito mais cara, mas concorre em tempo com a ferrovia.

Em segundo lugar, como se isso não bastasse, temos cargas para serem conduzidas, temos população, temos produção e, no entanto, essa ferrovia está desativada. Nós não somos contra a ferrovia, tanto é que estamos lutando para que se complemente essa ferrovia com uma ligação de um ramal de Salgueiro a Petrolina, uma vez que Petrolina para o Sul do País tem ligação ferroviária. Essa ligação é de apenas 270 km de ferrovia, passando por uma área que é a maior produtora de gesso daquela região; gesso que hoje é transportado de caminhão para as indústrias do Sul do País, para São Paulo.

Então, o problema não é propriamente esse como V. Ex^a considera; não se reaparelha, não se reativam as ferrovias inclusive as existentes no Nordeste do País, e se constrói uma nova ferrovia. Que garantias teremos que essa ferrovia não terá o mesmo destino das demais?

Era esta a minha pergunta.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Quero dizer a V. Ex^a que na reunião da Sudene, em que houve essa moção de apoio à Norte-Sul, houve um apoio também a essa pretensão da ferrovia do Estado de Pernambuco.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Esses apoios já vêm há dez anos, e não se faz aquela ferrovia.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Quero também dizer a V. S^a uma coisa. Gosto de juntar, às vezes, as coisas para tirar as ilações. Aqui, no Brasil, o Governo vem gastando no reaparelhamento e ampliação das siderúrgicas uma quantia astronômica. Uma siderúrgica de três milhões de toneladas o que se gastava para conseguir 1/3 a mais, mais um milhão de toneladas, é exatamente o preço da USIMAR, que vai produzir três milhões de toneladas. E denunciei esse fato. As firmas tinham interesse nas ampliações porque detinham quotas nas usinas siderúrgicas brasileiras — e gosto de dizer os nomes — porque não gosto de falar por ouvir dizer.

Denunciei claramente o Sr. Lanari, que tinha quota de todas as usinas siderúrgicas e que por isso dizia que a siderúrgica do Maranhão deveria ser em 1997 e somente para exportação. Porque toda vez que se aumentava uma siderúrgica, se aumentava a fatia da firma do Sr. Lanari para vender o produto siderúrgico. São coisas dessa espécie que me deixam preocupado quando se fala. Por que não vamos reaparelhar a ferrovia? Mas como se vai reaparelhar uma ferrovia que economicamente não está tendo aceitação e chega a ficar paralisada e nega oportunidade de abrir outra ferrovia. Eu me permito, nobre Senador Mansueto de Lavor, dizer que ou vamos ter o início dessa ferrovia, e não estou discutindo o cronograma dos dias; estou é querendo que ela comece e se torne irreversível. Ou se começa agora, quando temos José Sarney na Presidência, ou não se começa mais nunca, porque desde Paulo de Frontin, em 1913, essa ferrovia é cogitada.

Temos assistido todos os investimentos possíveis. Falei aqui na ferrovia do Aço. Ninguém perguntou quem era o responsável por esse projeto deste túnel de 8 km que não vai funcionar. Ninguém perguntou se é o GEIPOT ou se era qualquer uma dessas entidades a que V. Ex^a se referiu. O que ficou perdido ficou perdido. Eu me permito falar muito mais com o coração do que com os números. Afinal de contas, hoje tenho uma responsabilidade muito grande no Estado do Maranhão, e esta responsabilidade é compartilhada pelo Senhor Presidente da República. Eu sei e Sua Excelência sabe que se não começarmos a Ferrovia Norte-Sul no Governo José Sarney, jamais teremos essa ferrovia. O Estado do Piauí teve um Ministro do Planejamento, Ministro Reis Veloso e naquela época o Piauí teve a sua oportunidade.

Acredito, nobre Senador, que o Presidente José Sarney tem sido muito mais escrupuloso, em ter-

mos do seu Estado, e a própria Ferrovia Norte-Sul é muito mais importante para Goiás do que para o Maranhão; ela é muito mais importante para Minas do que para o Maranhão. Encontraremos sempre uma estrada ou um rio que leve até a Estrada de Ferro Carajás para tirar a nossa produção. O que queremos é integrar aquela região num processo de desenvolvimento. O que queremos é abrir, no meu entender, uma oportunidade para assentar as famílias sem terra. Penso muito mais em somar a reforma agrária à Ferrovia Norte-Sul do que em saber o que essa Ferrovia Norte-Sul vai nos trazer de volta imediatamente. E digo mais: se o preço da ferrovia for, como disse o GEIPOT, de um bilhão e quatrocentos milhões de dólares, então deve haver alguém que apareça na concorrência para oferecer um preço barato. Não é possível que haja um acumpliciamento de todas as empresas nacionais no sentido de aumentar o preço desses serviços.

Se for o caso, nobre Senador, até aconselho que se faça essa concorrência e se entregue a sua responsabilidade ao GEIPOT, para nos conseguir quem faça a ferrovia pelo preço que ela estime deva ser o real. Agora permita-me apresentar desculpas por não saber que se pretendem importar trilhos. Realmente eu não sabia, mas acredito que podemos fazer a ferrovia, embora demorando um pouco mais, mas com trilhos totalmente nacionais.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Feitos na USIMAR?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Ora, quem nos dera, Senador, que fosse feito na USIMAR. Afinal de contas um Estado que está contribuindo com um bilhão de dólares para este País, por ano.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A idéia é boa, Governador: fazer a USIMAR e depois os trilhos para a Ferrovia Norte-Sul.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Mas V. Ex.^a aí está querendo fazer como ainda há pouco eu lia no artigo de Neiva Moreira: dizer que é a favor, como o faziam os abolicionistas, mas discutiam apenas a época, quando em todos os países do mundo não havia mais escravidão. Só existia no Brasil.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Governador, a última pergunta. Acredito que o depoimento de V. Ex.^a é da maior importância. Durante o depoimento, V. Ex.^a comparou o papel pioneiro das ferrovias americanas, inclusive comparando também com esse papel indutor do desenvolvimento dessa proposta da Ferrovia Norte-Sul. No que houve reparo assim do Senador Afonso Camargo no sentido de que as condições sociais, econômicas, de transporte, comunicações de hoje são bem diferentes do que naquela época da conquista do Oeste americano. Entretanto, há um fato que ainda é atual. É que aquela conquista do Oeste se deu não apenas com o massacre de populações, que eram realmente as que tinham o domínio da área lá, que eram as populações indígenas, mas o americano soube fazer não apenas a ferrovia mas levar uma alteração daquele quadro de ganância primeira, da conquista de grandes terras, quando introduziu a reforma agrária, limitando o tamanho das propriedades rurais

em todas aquelas áreas de desbravamento do Oeste.

Então, à a medida que a chamada civilização branca avançava com suas ferrovias, primeiro foram as cercas de arame farpado, com as grandes propriedades, mas depois o próprio Poder Público que levou a ferrovia, também estabeleceu limites à propriedade. Em suma, fez uma reforma agrária naquela região de desbravamento.

Minha pergunta a V. Ex.^a é a seguinte: nesse traçado, no que toca ao Estado do Maranhão, a Ferrovia Norte-Sul, e também da Carajás, o que está havendo, em termos de alteração do quadro fundiário que sabemos que é um quadro anti-social? Basta ver os conflitos, a violência, o sangue derramado em toda aquela Região do Sul do Pará e do Maranhão também, todo o famoso Bico do Papagaio e adjacências o que está fazendo? Porque a Ferrovia em si pode estimular a concentração de renda e a concentração de solo, a concentração de enormes propriedades. Não é atoa que é naquela área que estão os grandes latifúndios, inclusive de multinacionais. Qual é o projeto do Governo de V. Ex.^a junto e talvez como parte principal do Governo Federal já para alterar esse quadro dentro do esquema de desenvolvimento proposto pela Ferrovia Norte-Sul?

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Começaria dizendo a V. Ex.^a que o Bico do Papagaio fica a mais de 400 quilômetros da Ferrovia de Carajás.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu sei. Mas é na área de influência. Na região de V. Ex.^a há conflitos de terra e há concentração.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Os conflitos, na maior parte, são no Bico de Papagaio.

Desgraçadamente, nobre Senador Mansueto de Lavor, os organismos federais têm sido os padroeiros do problema da Reforma Agrária. O famoso GETAT, que é o Grupo Executivo de Terras do Araguaia e Tocantins, foi tão arbitrário e tão distorcido que o próprio Presidente José Sarney resolveu acabar com o GETAT.

No que tange ao Governo do Estado do Maranhão, posso dizer a V. Ex.^a que a primeira medida que tomei foi proibir a titulação de mais de 100 hectares de terras. Nenhuma propriedade será titulada pelo Governo do Estado, superior a 100 hectares de terra. E mais, mandei fazer a revisão de todas as titulações onde há uma declaração de intenções. A terra foi vendida porque a firma tal ou qual se dispunha a fazer determinado projeto. Vou retornar todas essas terras, devolvendo o dinheiro pago porque as firmas não cumpriram aquilo a que se propuseram. V. Ex.^a vai dizer que vou enfrentar muita turbulência. Sei que vou. Sei que vou, mas não vou permitir que o Maranhão continue com aquelas grandes cercas. Onde os proprietários não conhecem sequer para que lado ficam suas cercas. Têm quando muito um capataz tomando conta das terras. Esse estado de coisas é coisa do passado. Hoje nós estamos investindo tudo que é possível nesta mudança. Assumi o compromisso como candidato a Governador que a Polícia do Maranhão não atrairia em lavrador. Na Cidade de João Lisboa, logo após eu tomar posse, um determinado proprietário de terra procurou o Delegado de Polícia para prender posseiros que estavam na terra. E esses homens foram levados para Imperatriz e, para exemplificar, o Sr. Delegado fez saltar do carro o líder dos posseiros,

para que ele atavessasse a cidade algemado a pé. Ele foi demitido na mesma hora. Não chegou a dormir Delegado. Porque a Polícia do Maranhão tem que ser o braço da Justiça e não justiça de pequenas causas, e não Justiça para expulsar posseiros.

Conheço nobre Senador todas as artimanhas usadas, quando eles querem tirar o posseiro da terra; começam convidando pessoas a invadirem a terra que tem posseiro. E na hora da invasão vão pedir ajuda da Justiça para, com a Polícia, tirarem os invasores e os posseiros antigos, que têm as suas casas destruídas na hora em que se destrói as novas casas construídas. Isto já me é familiar, mas não vai prosperar no Estado do Maranhão. O que pedi ao Ministro Deni Schwartz foi de que estudássemos uma maneira de criar uma companhia de habitação para o trabalhador rural. Elevando uma casa é que vamos segurar o posseiro. É titulando a terra, mas, sobretudo, dando-lhe uma casa, dando-lhe a assistência que nós poderemos ajudar a família rural. Os últimos contratos, os contratos do meu Governo com a Companhia de Motomecanização do Estado nenhum deles foi feito com alguém que ao menos pudesse comprar um trator. Todos foram feitos em comunidades, para que elas paguem a preços subsidiados de 50%. E não paguem agora, paguem daqui a dois anos. E não paguem com dinheiro, paguem com a sua própria produção.

Essa a filosofia que nós estamos aplicando no Maranhão. O que não é fácil é uma Reforma Agrária que precisa ser descentralizada e que compete à Assembléia Nacional Constituinte ao invés de concentrar em mãos da Presidência da República a desapropriação de terras, tem que descentralizar e entregar aos governos dos Estados. Porque são os governadores os mais interessados em que não haja conflitos nos Estados que estão dirigindo.

Nesta ocasião, cada Governador vai ser o árbitro, vai desapropriar a terra que realmente precisa ser desapropriada. Porque apenas a desapropriação é como se encontrar a desapropriação de picareiras. Foi comum desapropriar-se picareiras; e famílias não podiam ser lá assentadas. Então, responderia a V. Ex.^a com essa informação: no Maranhão, o Governo está cômico de suas responsabilidades. E na hora em que a Assembléia Nacional Constituinte, nos der poder para tanto, nós iniciaremos uma reforma agrária que haverá de ser modelo para todo o País.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Agradeço a V. Ex.^a e vamos registrar a sua sugestão, porque se refere à descentralização da reforma agrária. É muito importante essa sugestão com a qual estou inteiramente de acordo. Agora, quero agradecer o depoimento de V. Ex.^a principalmente nessa parte das informações que trouxe mediante essas minhas questões formuladas. Agradeço.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.^a está pedindo a palavra?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu perguntaria se poderia dar um aparte ao Sr. Relator para fazer só uma correção de ordem técnica?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Da minha parte não há problema.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É importante?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Falamos, acho que por duas vezes saiu a seguinte frase: a rodovia é mais cara do que a ferrovia. E ela não é mais cara que a ferrovia. A implantação da rodovia é bem mais barata do que a da ferrovia.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Os transportes.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Exatamente. O custo operacional da ferrovia para grandes cargas é que é mais barato. Só para registrar isso porque ficou essa frase solta.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem! Agradeço, mas o sentido foi esse: é de que a operação, o transporte via rodovia se não me engano é 9 vezes mais caro do que o da ferrovia.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Inclusive pediria para acrescentar o seguinte: os Estados Unidos têm petróleo, têm borracha, têm toda a tecnologia rodoviária, mas pegam a carga no **container** e colocam na ferrovia. Esse **container** é retirado da ferrovia no lugar de destino; maior segurança contra roubo, muito mais barato do que a rodovia e, em termos de grãos, é como disse o nobre Senador Affonso Camargo: "A ferrovia é uma esteira, é uma esteira de produção".

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sobre a ferrovia, Governador, a prioridade é da hidrovía. Os grandes rios nos Estados Unidos são grandes hidrovias como na Europa também. É preciso considerar que nós temos uma grande hidrovía nesta área, pelo menos uma que já está em operação que é a do Araguaia.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Agora, permita-me perguntar então a V. Ex^a: e vai levar para onde? Para a Ilha de Marajó? Porque nós estamos caminhando no rumo do porto.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem! Ai é um problema do Maranhão com Pará.

O SR. EPITÁCIO CAFETEIRA — Se nós queremos ir para um porto, nós não podemos ir pelo rio. Nós temos que ir pela ferrovia.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Bem, a pergunta já foi feita e V. Ex^a já respondeu. E quero aqui em nome da Comissão agradecer a V. Ex^a a presença aqui nesta Comissão e todos os esclarecimentos que deu e que se prontificou com toda a boa vontade, deixando lá seus trabalhos marcados, que eu interrompi, através de telefonemas que dei. O importante é que V. Ex^a prestou bons esclarecimentos a esta Comissão. V. Ex^a está dispensado e com os nossos agradecimentos.

Quanto a Comissão nós estamos convocados para hoje, às 15 horas, continuarmos os nossos depoimentos e peço, encarecidamente, o comparecimento dos Srs. Membros da Comissão, porque teremos assuntos para decidir com a maioria dos Membros da Comissão.

Está suspensa a sessão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Está reaberta a reunião. Dando continuidade aos nossos trabalhos, convido o jornalista Jânio de Freitas para sentar-se à Mesa e também o Dr. Eduardo Borges de Andrade, por obséquio, fique esperando na sala contígua, pois, assim que terminar o depoimento iremos convocá-lo.

Pedi informação referente ao prazo da Comissão, inclusive já foi enviado um ofício ao Presidente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, peço a palavra pela ordem.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alexandre Costa, pela ordem.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pergunto a V. Ex^a Sr. Presidente, por que o cidadão não pode assistir ao depoimento.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — É porque temos adotado aqui o princípio de que um depoente não pode estar presente ao depoimento de outro que o antecede.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Isso fere violentamente, pois a reunião é pública, Sr. Presidente. Não se pode absolutamente fazer qualquer diferenciação. Aqui pode estar presente quem acusa, quem defende...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a está um pouco atrasado, porque estamos usando essa norma desde a primeira reunião.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sei, mas é uma norma errada, com a qual não me conformo e torna até suspeitos os trabalhos. Se a reunião é pública, como se permitir uma coisa dessas? Aliás, nunca vi isto em todos os meus 25 anos de vida parlamentar.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Vivemos aprendendo.

O SR. ALEXANDRE COSTA — É, mas eu não queria aprender coisas erradas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tenho um ofício, que já mandei ao Presidente do Senado Federal, dizendo o seguinte:

"Sr. Presidente,

Na qualidade de Presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito criada pela Resolução nº 41/87, destinada a apurar as irregularidades da concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia, solicito a V. Ex^a informações sobre o funcionamento da referida Comissão no período de recesso parlamentar, de 1^a a 31 de julho deste ano."

Ainda não recebi oficialmente a resposta, mas o Presidente já me informou que suspenderá, pois me parece que o Regimento Interno da Casa, as normas da Casa, determinam haja a suspensão e fica assegurada, de nossa parte, a interrupção neste prazo de 30 dias, inclusive da contagem do prazo.

Quanto aos outros requerimentos que V. Ex^a fez deles trataremos no final da reunião, porque existem vários e decidiremos quem, afinal, convocaremos para o desfecho desta Comissão, uma vez que já temos dados bastantes e colheremos mais alguns, de acordo com o que a Comissão resolver.

Ouviremos agora o Sr. Jânio de Freitas.

Sr. Jânio de Freitas, esta Comissão do Senado foi constituída nos seguintes termos:

"Nos termos do art. 70, alínea a, do Regimento Interno, é constituída no Senado Fe-

deral uma Comissão de Inquérito composta de nove membros, para o fim de, no prazo de sessenta dias, apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo** na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

Seguindo as normas da nossa Comissão, vou repetir o juramento e peço a V. S^a também o faça.

"Juro, como um dever de consciência, dizer toda a verdade, nada omitido do que seja do meu conhecimento sobre quaisquer fatos relacionados com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a apurar irregularidades na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela ferrovia."

São estes os termos do juramento e o quadro dentro do qual se desenrola a nossa Comissão.

V. S^a terá 40 minutos para fazer uma exposição sem ser interrompido, se assim não desejar; se desejar, pode ser apartado durante a sua exposição, ou também pode, se preferir, deixar para ser apartado quando terminar sua exposição. Peço a V. S^a diga como prefere.

Concedo a palavra ao Sr. Jânio de Freitas.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Permito que haja apertes.

Sr. Presidente, o meu primeiro artigo sobre a ferrovia, baseou-se, dado o fato de que não sou formado em Engenharia, não sou técnico de transporte, baseou-se na comparação de estudos feitos em defesa da ferrovia e em defesa da alternativa que seria a hidrovía Tocantins-Araguaia.

A comparação desses estudos, a meu ver, aos olhos de um leigo, mas de um jornalista habituado ao tráfico das questões públicas, me pareceu indicar, com bastante clareza, que a solução da hidrovía seria mais econômica, de mais fácil realização do ponto de vista técnico e atendendo economicamente à região que, de fato, requer providências para que venha alcançar um desenvolvimento esperado, em função do potencial que tem apresentado e até hoje não aproveitado.

Em seguida, voltei ao tema com uma publicação que não chegou ao conhecimento público, pelo menos de imediato. Tratou-se de um pequeno anúncio publicado na **Folha de S. Paulo** do dia 8 de maio, na manhã do dia em que se abria a concorrência para a distribuição dos 18 lotes de obras da ferrovia. Esse pequeno anúncio relacionou num código ininteligível à primeira vista, mas posteriormente traduzível por qualquer leitor, relacionou as 18 empresas que viriam a ser contempladas com lotes de construção na ferrovia, nas primeiras duas seções da ferrovia a ser construída.

No dia 12, quando foi aberta a concorrência, quando foram abertos os envelopes e confirmada a relação, preparamos à noite uma reprodução desse pequeno anúncio com uma narrativa, ambos sendo publicados, o pequeno anúncio e a narrativa, na primeira página da **Folha de S. Paulo** do dia 13. A confrontação dos resultados e do anúncio classificado, que havia sido publicado no dia 8, mostrou que o anúncio não havia come-

tido nenhum equívoco e o resultado havia sido realmente conhecido por antecipação. De lá para cá, o meu procedimento jornalístico a respeito tem sido quase que nulo, pois me ocupo muito mais em dar algumas explicações, narrar a companheiros jornalistas de televisão, de rádios, revistas, jornais, em atender a convocação da Polícia Federal para depor a respeito da maneira como procedi jornalisticamente, deixando claro que, protegido pela Lei nº 5.250/67, estou dispensado do fornecimento de fonte de informação.

Quanto ao artigo propriamente dito, voltei a escrevê-lo, terá sido tão só o da Valec, com respeito a duas pessoas a serviço dela, contratadas pela Vale do Rio Doce, com salários que hoje, no Brasil, são chamados de vencimentos de majarjás; duas pessoas que, pelo contrato que tinham ou têm com a Vale, e postas a serviço da Valec, recebiam 122 OTN por dia de trabalho, o que dá aproximadamente 850 mil cruzados por mês, considerados os 22 dias úteis.

De sorte que a minha exposição, a propósito, é esta. Não sou um técnico e não posso contribuir para a avaliação técnica, e todos os parágrafos — porque não foram artigos o que escrevi a respeito —, basearam-se na comparação de estudos técnicos feitos até mesmo por entidades do Governo, como o caso da Ipea, por exemplo, ou do Geipot, alguns elementos que conheci e relatórios que pude ler e que serviram para me orientar, ou fazer uma avaliação no estrito papel de jornalista, não no papel de técnico, muito menos de político.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Indago a V. Exª se desejam fazer algumas perguntas. (Pausa.)

Tem a palavra o nobre Senador Affonso Camargo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Sr. Presidente, eu queria repetir, na frente do Jornalista Jânio de Freitas, as afirmações que já fiz, inclusive perante os diretores da Valec e também ao Representante da Empresa Tratex, uma das empreiteiras, porque na minha opinião as empreiteiras costumam — e não se pode fazer de outra forma — agir de acordo com as regras estabelecidas. Dificilmente vamos conseguir provar isso, mas é a minha convicção pessoal, segundo a forma como a Valec conduziu a concorrência e os moldes em que a concorrência foi definida, fixando claramente que cada empreiteira iria ganhar um lote, porque na própria concorrência diz que, quando uma ganhasse um lote, seria eliminado da segunda, por uma questão de preferência, e aquela distribuição de pontuações por antecipação e mais ainda a abertura das concorrências, lote por lote, porque, se a Valec não patrocinou um acerto com as empreiteiras, certamente induziu ou claramente facilitou. Então, para mim, não é surpresa que tenha havido aquela distribuição de lotes. A conclusão, fundamental nisto tudo, evidentemente, é que houve um acerto, um conluio, um acerto que, inclusive, escandalizou e desgastou muito as empreiteiras nesse episódio. De qualquer forma, parece-nos fundamental o preço-base, porque o acerto só pôde ser feito porque todos deram o máximo desconto.

Conversávamos aqui exatamente por que será que alguém não poderia dar dez, onze ou doze, em vez de dar dez?

Então, a minha intervenção é mais para dizer a V. Sª que, a partir daquela denúncia, deixou de ser apenas um jornalista para ser também um economista, no sentido real da palavra, quer dizer, alguém que "faz economia". O próprio Presidente da Valec, o Dr. Paulo Vivacqua, afirmou nesta comissão que nas concorrências que estão sendo reabertas eles aumentaram o desconto máximo de 10 para 15%. Então, se as empreiteiras vierem a dar o desconto máximo e chegarem a ganhar os lotes com 15% de desconto, certamente V. Sª, com a sua denúncia, terá dado uma economia da ordem de 125 milhões de dólares.

De qualquer forma, foi importante seu trabalho e nos deu a oportunidade de aqui discutirmos não só as eventuais irregularidades como também a viabilidade da obra, o que é muito importante, porque a nossa crítica é exatamente porque seria iniciada sem os devidos estudos, sem a devida discussão. Agora temos a oportunidade de fazer isso, graças à sua denúncia. De modo que estou aqui para parabenizá-lo.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Indago se mais algum membro da comissão deseja fazer uso da palavra para questionar o depoente? (Pausa.)

Tem a palavra o nobre Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Depoente, logicamente sem desrespeitar a sua colocação de avocar a Lei de Imprensa, devo dizer a V. Sª que defendo com unhas e dentes este seu direito e ele deve ser preservado. Como se trata, no entanto, de uma comissão, como bem disse o Senador Affonso Camargo, que tem a preocupação de ir aos meandros, quer dizer, ao mais profundo possível, porque queremos, sobretudo, resgatar a dignidade do Poder Legislativo, e uma CPI não pode ficar no vazio, insisto, sem querer quebrar a sua condição e o seu direito de manter o sigilo, insisto na pergunta V. Sª tem conhecimento de que alguma empresa teria revelado, uma vez entregues os envelopes e os convites, que participaria dessa tomada de preço, dessa concorrência, se, de qualquer forma, foi meramente por intuição — pelo que pude deduzir da sua colocação —, por ver o anúncio — e, a partir daí, V. Sª passou a analisar, ou se tomou conhecimento de que algumas das empresas teriam revelado?

Segundo observações que pudemos detectar aqui, por informações de empresários mesmo, a concorrência perde o sigilo a partir do instante em que cada empresa recebe a sua carta-convite, é que ela pode mostrar a qualquer um.

Não sei se V. Sª teria condições de me responder.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Pois não. O primeiro esclarecimento é o seguinte: o tal anúncio a que me referi foi publicado por mim mesmo, fui eu quem o publicou. Não que eu tivesse visto um anúncio e depois feito deduções. Quando publiquei o que saiu foi uma relação dos vencedores da concorrência, publiquei sob a forma de pequeno anúncio com siglas, substituindo os nomes das empresas, mas registrando o respectivo lote que caberia a cada empresa.

Não me conta — respondendo à segunda parte da sua pergunta —, tenho conhecimento de que

qualquer empresa tenha transmitido alguma coisa a respeito da proposta que estava fazendo nem de qualquer ordenação dessas propostas. E até estranharia que isso fosse uma norma, como V. Exª bem lembrou, que pode ser, porque, neste caso, não seria necessária a concorrência com envelopes fechados. Se uma vez entregue, abre-se o envelope e todo mundo pode dizer tudo, descaracteriza-se a concorrência, descaracteriza-se a própria essência da concorrência. De sorte que não só não tive conhecimento desse episódio como não tenho conhecimento disso em outras concorrências.

O SR. IRAM SARAIVA — A minha razão de perguntar é porque um dos diretores da Tratex afirmou aqui que, uma vez recebida a carta, pode-se informar a qualquer um, e qualquer um recebe a informação. Por isso a minha preocupação de saber se V. Sª tinha conhecimento. Talvez não me tenha feito entender, mas a colocação a que me refiro é que esse mesmo diretor disse: "A partir do momento em que recebemos, o sigilo é quebrado". Fez esta declaração à comissão.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Senador, não tenho como dizer que não seja eventualmente quebrado entre empreiteiros, não convivo entre empresas, eu não sei. Para jornalistas, posso-lhe afirmar que não é quebrado habitualmente, muito menos por empresas.

O SR. IRAM SARAIVA — Exatamente porque ele disse que "qualquer um que tenha acesso"... Por esta razão, procurei tirar essa informação, para me orientar.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Esta informação até me perturba um pouco, pelo seguinte: os envelopes foram entregues e abertos no dia 8. Mas a Valec precisou ainda de quatro dias para poder emitir o resultado, porque, durante esses quatro dias, ela fez as avaliações ou alegou estar fazendo as avaliações dos conteúdos de cada envelope — a proposta comercial e a proposta técnica. De sorte que não me consta que eu pudesse dispor, de alguma maneira, só pelo fato de os envelopes terem sido abertos, eu ter deduzido tudo. Em segundo lugar, porque a publicação foi feita antes da abertura dos envelopes da concorrência. Os envelopes foram abertos no dia 8 de maio, a partir de 9h 30 min. A Folha de S. Paulo começou a circular mais ou menos às quatro horas, já com o resultado publicado.

O SR. IRAM SARAIVA — A colocação que ele faz é exatamente esta; que a partir do momento em que têm conhecimento, eles mesmos podem quebrar o sigilo.

Então, é uma informação que estou passando a V. Sª

O SR. ALEXANDRE COSTA — Está havendo um equívoco. Eu estava presente quando depôs um dos diretores da Tratex. Pelo que compreendi — a não ser que tenha compreendido mal —, ele declarou que quebraria o sigilo no momento em que fosse entregue a carta-proposta devidamente lacrada no local da concorrência.

O SR. IRAM SARAIVA — Foi isto que eu disse!

O SR. ALEXANDRE COSTA — E isto não tem novidade nenhuma, a não ser que quem recebe a carta-proposta abra, consulte o valor de cada uma... Se entrego uma carta lacrada, ela é a minha

última palavra, todos entregaram ao mesmo tempo e à mesma hora, o que me prejudica e o que me ajuda guardar o sigilo de um valor que ofereci para construir uma obra?

Isto é muito comum. Em toda e qualquer concorrência, desde que entregues as propostas, cada um dos empreiteiros dizer quanto ofereceu, sinceramente não vejo mal nenhum nisso, nenhum crime, mesmo porque é imodificável. Ele não pode voltar e pedir para modificá-lo. Aí, sim, estaria configurada uma fraude. Orienta uns aos outros, quem perdeu e quem ganhou.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex.ª tem alguma indagação a fazer ou foi só esta intervenção?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Estou apenas apartando o meu colega. Ainda não falei com o Jornalista Jânio de Freitas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Pompeu de Sousa

O SR. POMPEU DE SOUZA — Sr. Presidente, eu seria a última pessoa que procuraria extrair de um colega como Jânio de Freitas uma inconfidência profissional, ainda mais perante uma Comissão de Inquérito.

Somente gostaria que me respondesse a uma indagação.

É evidente que, ao publicar o anúncio, no dia 8, já conhecia desde o dia 7 o resultado da concorrência. Não pergunto por intermédio de quem ou como chegou a tomar conhecimento disso. Pergunto: Se, na apuração dessa matéria, surpreendeu algum indicio de conluio entre os concorrentes ou entre algum concorrente ou entre todos os concorrentes e a Valec?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Segundo o Consultor-Geral da República, numa entrevista que deu no mesmo dia em que foi publicado o anúncio — e esta aliás, foi exatamente a primeira fase da entrevista: "Houve mesmo conluio" — Saulo Ramos, Consultor-Geral da República.

No dia seguinte, no dia 14, o Senhor Presidente José Sarney concedeu também uma entrevista exclusiva — a primeira foi ao **Jornal do Brasil** e esta ao **Estado de S. Paulo** — na qual dizia que, ao tomar conhecimento de irregularidades praticadas na concorrência, Sua Excelência havia determinado a suspensão da concorrência e a proibição de que aquelas empresas participassem da segunda concorrência, e que foi tomada esta providência antes da publicação feita pela **Folha de S. Paulo**.

Se tomarmos, então, as palavras do Consultor-Geral da República e do próprio Senhor Presidente da República, a conclusão não pode ser outra senão a de que houve "conluio", na expressão de um, e "irregularidade", na expressão de outro.

Como eu disse há pouco ao nobre Senador Afonso Camargo, parece-me que há no edital de concorrência alguns elementos que de fato fariam, supondo na melhor hipótese, certa "facilitação", quando menos isso, para que houvesse um acerto em torno da concorrência. Por exemplo, no que diz respeito à questão de se fixar não um preço máximo — como seria lógico —, mas um preço mínimo a ser dado. É curioso esse pormenor do edital, porque se alguém qui-

sesse oferecer um preço a quem pudesse atender às exigências da Valec, construindo um lote abaixo de um dado preço estabelecido pela Valec, apesar de poder fazer isso, estaria impedido, porque se havia fixado um preço mínimo e não um preço máximo.

Já me foi indicada, algumas vezes, a ordem preestabelecida da abertura dos envelopes como uma coisa também preestabelecida, em razão de que não houvesse confusão entre as empresas que já haviam escolhido previamente os seus lotes. Esses índices fazem supor que houvesse, quando menos, uma colaboração, uma "facilitação", para que aquele resultado se confirmasse nos termos finais, exatamente tal qual tivesse sido acertado entre as empresas ou entre as empresas da Valec.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Concedo a palavra ao nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, deve estar havendo um grande equívoco. O jornalista Jânio de Freitas cumpre o seu dever como jornalista. A publicação na **Folha de S. Paulo** causou um impacto nacional, atingiu a todos, homens públicos e povo de modo geral. Por intermédio do Relator, Senador Mansueto de Lacerda, prontifiquei-me imediatamente a assinar a criação desta Comissão de Inquérito, que hoje se realiza, tão grande foi o impacto que sofreu com o resultado antecipado publicado na **Folha de S. Paulo**.

Se aqui se quisesse apurar dolo, crime, fraude, qualquer coisa contra o Erário, eu teria que perguntar, mas não o faço.

Venho acompanhando as declarações do jornalista Jânio de Freitas, as publicações permanentes na **Folha de S. Paulo**, o qual absolutamente não quebra o sigilo, não diz qual a fonte que lhe forneceu os dados.

Se a Comissão tivesse essa trilha, esse caminho, seria muito mais fácil chegar ao crime, se houvesse, à inculpação, se também existisse. Também não sou dos que estão aqui para obrigá-lo, é um direito que S. S.ª tem de dizer ou não dizer — e como já vi que não declara, não faço a pergunta.

Quanto à concorrência, não foi assim como analisou o Sr. Jânio de Freitas ao citar o Senador Afonso Camargo. Ela teve o preço médio, o preço-base como se chama. Teve um preço máximo e um preço mínimo. Isto não constitui novidade no Brasil, em época nenhuma! Sei de mil concorrências que se fizeram no Brasil em que, pelo menos, 990 foram nesses moldes, por muitas razões: primeiro, não se franqueia o preço mínimo para quem quisesse oferecer... Por exemplo: se eu fosse um empreiteiro, poderia se o preço-base fosse de dez cruzados por metro cúbico de terraplenagem, para ganhar eu poderia chegar lá e oferecer cinco cruzados. Pergunto se eu teria capacidade de construir essa estrada pela metade do preço que os outros oferecem? Vamos supor que eu tivesse, eu construiria. Na maioria das vezes, pela experiência mostrada no Brasil, todos aqueles que aviltam os preços são aventureiros. E o fazem não para construir, mas para dar aquilo que se chama de golpe, que, nada mais nada menos, só faz atrasar a obra, gerando dificuldades para o Estado e enormes prejuízos para os grandes empreiteiros, que são os de que nos valem

no País para construir tudo aquilo que temos de bom.

Fixe-se o mínimo. Aquele mínimo determina que ninguém de boa-fé pode fazer uma obra por preço inferior àquele mínimo. Aquele mínimo não é inventado, aquele mínimo não é imaginado; aquele mínimo é calculado por quem faz a concorrência. Ali, estão incluídos o custo e o BDI de que dependem as empresas para sobreviver. Logo, o fato de todos entrarem no mínimo não tem novidade nenhuma. A novidade, o que me assustou, não foi isso; isso é muito comum. Muito comum! Quem quer participar só está certo que participa, sabendo que tem equipamento, que tem pontos necessários, que tem **know-how**, que tem já demonstrado capacidade no País, através de grandes obras realizadas a entrar no mínimo; entrando na base ou no máximo, tem a garantia de ganhar. E todos entraram no mínimo; não deixa de ser outra coincidência; todos entraram no mínimo. Teriam que se aventar duas hipóteses: esse mínimo e essa base, foram aumentados para que todos caíssem mesmo? Essa pergunta eu fiz ao Presidente do Geipot. Ora, quem é o Presidente do Geipot? O homem encarregado de fazer inquérito, designado pelo Ministro dos Transportes para apurar essas irregularidades. Esse depoimento deve estar aí, não sei se o jornalista Evandro Mesquita tem conhecimento. Mas ele, como Presidente, ao desejar apurar se houve um conluio, se houve uma fraude na concorrência, a primeira coisa que ele teria que verificar é se esse preço mínimo, esse preço básico, foi ou não superestimado ou se esse preço mínimo estaria superestimado. Não há uma só palavra, no inquérito, e as conclusões do Geipot, através de seu Presidente, foram de que não chegaram a nenhuma conclusão. Apenas declarou que os conhecimentos dos pontos que cada empresa recebeu: pontuação pelo capital, pelo equipamento, pela qualificação, pela tradição (que também é muito natural na construção de obras neste País) propiciou o conhecimento dos ganhadores, tal qual como V. S.ª fez na **Folha de S. Paulo**, e acrescentou mais: que bastaria seis — necessassem apenas seis dos ganhadores. Isso não seria difícil, porque os seis que tivessem maior quantidade de pontos, os seis estariam já classificados. Daí, não seria difícil conhecer o restante. Encontra-se, aí, no inquérito promovido pelo Ministério dos Transportes, cujo Presidente é o Presidente do Geipot. Eu sinceramente não fui investigar esse assunto matemático e não sei se chegaria a essa conclusão. Ele deve estar certo, deve ter investigado. Mas eu não investiguei. Eu achava que o inquérito deveria ser completado, não apenas dizer que bastavam seis; dizer por que, analisar por que, mostrar como. Nada disso foi feito. Tudo isso está no escuro, dentro do inquérito promovido, cujo Presidente é o Presidente do Geipot. De maneira que acho que V. S.ª cumpriu o seu dever jornalístico, zeloso pelas coisas da Nação, denunciando um fato que, efetivamente, não é normal acontecer. Aliás, eu não conhecia — e, não podendo responder, e nem estou insistindo para fazê-lo — qual a rota que levou V. S.ª a essas informações; eu apenas quero cumprimentá-lo, com satisfação muito grande em conhecê-lo, e agradecer a atenção.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Eu sou leigo no assunto, não sou engenheiro como V. Ex.ª,

nunca disputei concorrência, mesmo porque não teria como disputar, não sou empresário, não tenho recursos para tanto, mas, gostaria de saber, já que V. Ex.^a se mostra tão bom conhecedor do assunto se essa pontuação que classifica por equipamento, por **know-how**, por tradição, é conhecida previamente ou ela é conhecida no momento da apuração da judicação da obra?

O SR. ALEXANDRE COSTA — É, efetivamente, não posso lhe informar. Isso pode ser coisa nova. O que posso dizer a V. Ex.^a é que essa pontuação foi entregue antes da concorrência, a todos, publicamente. Então, todos tiveram conhecimento dessa pontuação.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Quem faz essa pontuação, é quem promove a obra? É o órgão técnico?

O SR. ALEXANDRE COSTA — É quem promove a obra, é quem julga pelos trabalhos. É pela qualificação: qualificam-se as empresas que, para concorrer, elas têm que dizer o que possuem, as condições, têm que dar o seu capital, têm que dar sua tradição, têm que dar a quantidade de obras no gênero que já construíram no País, para que possam receber essa pontuação.

O SR. POMPEU DE SOUZA — O resultado dessa pontuação é pública.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Esse foi antecipado. Entregue antecipadamente, diz o inquérito promovido pelo Presidente do Geipot. Foi entregue antecipadamente, publicamente, em sessão pública, a todos. Logo, se isso não é uma coisa normal, eu desconheço, porque já vivo um pouco afastado disso. Mas, se foi feito publicamente e entregue antecipadamente a todas as empresas, não me parece tenha causado mal a quem quer que seja: nem aos concorrentes, nem à Nação brasileira.

O SR. IRAM SARAIVA — Apenas para completar as observações de V. Ex.^a, se bem me lembro, o Presidente da Valec nos disse aqui que procurou trazer as experiências obtidas na construção da Ferrovia dos Carajás, que é hoje considerada a principal ferrovia brasileira e feita por um custo baixo. Segundo essa experiência, houve um caso na Ferrovia dos Carajás que alguém estabeleceu um preço abaixo do que deveria ser o mínimo. A consequência foi exatamente essa: não pôde realizar a obra. Agora, a mim me espanta, realmente, que não se conheça a regra do preço mínimo, do preço básico e do preço máximo. Isso é usual em, pelo menos 80% das concorrências que se fazem no Brasil. Hoje, adota-se esse princípio. É, absolutamente, usual. O preço mínimo é, precisamente, para que a empresa não faça uma proposta aquém daquilo e acabe por não poder realizar a obra, pedindo uma suplementação de receita, para poder cumprir sua tarefa e, em muitos casos, provoca o atraso da obra, o que a encarece brutalmente. Então, isso é uma coisa normal nas concorrências, em nosso País. É, apenas, uma observação complementar.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Muito obrigado. Só eu sou engenheiro há quarenta anos e, quando ingressei na Engenharia, já se fazia concorrência nesses moldes: preço básico, máximo e preço mínimo. Nunca causou celeuma na Nação; nenhuma reclamação. O que sei, se há defeitos nes-

se tipo de concorrência, defeitos maiores existem em outros tipos de obras, as obras de convênios, essa que o Governo Federal, tendo DNER em todos os Estados do Brasil, em prédios maravilhosos, com centenas de funcionários, em lugar de abrir as concorrências em cada Estado, para que todos possam concorrer, eles preferem dar convênio aos Governos, para os Governos construírem, muitas por concorrência, muitas administrativamente, pelo preço que querem, pelo preço que bem entendem, pelo preço que fique. Isso também não é muito usado no País, e muito pouco condenado. Vejam o caso: dizia a meu colega engenheiro, membro desta Comissão, Ruy Baccalar, que, em concorrências, eu critico muito os critérios existentes, no Brasil e no mundo. São dos grandes capitais, dólares onde se exige até o índice de liquidez. Então, dizia eu a ele: acho que isso prejudica aos jovens engenheiros, aqueles que começam a vida, que se formaram ontem, há cinco anos, há dez anos, que vão demorar muito, palmilhar muito, para chegarem a esse estágio, quando chegam. Eu, num passado mais remoto, já tive empresa, e, por falta dessa grande condição de capital, de grande equipamento, nunca pude ser grande, nem sequer médio.

Pois bem! É isso que eu gostaria de responder a V. Ex.^a, Senador Pompeu de Souza, para dizer que não constitui novidade. É muito usado. V. Ex.^a pode-se inteirar que esse processo não é de hoje, não é de cinco anos, não é de dez anos; esse processo deve ser de 50 anos atrás. E o Senador Affonso Camargo, que foi Ministro dos Transportes, deve conhecer isso muito bem, e poderia atestar, ou não atestar o que estou dizendo, que não há esse sistema de concorrência. Se cala, é porque acha que estou falando a verdade.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Ex.^a pede que eu lhe peça um aparte. Mas eu já concordei com V. Ex.^a em relação a isso, expressamente. Esse é um sistema que existe. O que não foi normal nessa concorrência e o que o Senador Pompeu de Souza perguntou foi a divulgação da pontuação antes da abertura das propostas. Isso que S. Ex.^a falou, e isso não é comum.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Bom, mas eu não estou defendendo a pontuação. O que eu disse é que a pontuação foi pública.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Pois é, o que não é comum.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Se ela foi pública e toda a Nação dela tomou conhecimento, principalmente os interessados, os empreiteiros, não prejudicou a ninguém, não pode ter prejudicado a ninguém. Perderam três empreiteiros dos 21 que concorreram. Nenhum dos três reclamou ou se julgou prejudicado, nem pela pontuação, nem por ter perdido.

Diz-se que foi conluio. O conluio é um processo muito conhecido no Brasil, aliás muito usado, não só no Brasil, mas no mundo todo. É aquele em que os empreiteiros se reúnem e oferecem, não o melhor preço, mas o maior preço, reúnem um bloco de seis, entre dez a menos, com base no centro e dez a mais, tem 20% de diferença, e aqueles 20% são rateados entre aqueles que entraram na concorrência, não para ganhá-la, mas apenas para fazer número, para legalizá-la.

Agora, conluio com preço mínimo, não conheço, nunca ouvi falar. Mas como se diz, o Presidente acabou de falar para mim agora mesmo, a gente morre aprendendo, pode ser que esteja havendo já conluio com preço mínimo.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Senador, nós chegamos à conclusão, ambos, convergentemente, que o único problema que restou é o problema do preço base. Infelizmente, eu concordo com V. Ex.^a em gênero e número, o Geipot no seu inquérito não analisou o problema do preço base, que era o fundamental.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Exato.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Então, nós vamos ter que fazer um exame desse preço base, aqui, na Comissão.

O SR. ALEXANDRE COSTA — A única falha, jornalista Jânio de Freitas, é que o inquérito não poderia deixar de apreciar o preço mínimo. Se ele é justo ou se ele não é justo, ou se ele já foi acrescido, para que todos pudessem entrar e ser rateado todos os três em que houvesse essa coincidência que V. S.^a denunciou.

Pois bem, não tenho mais apartes, eu agradeço a V. S.^a Obrigado pela atenção.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Há mais algum Senador que deseje fazer uso da palavra? (Pausa.)

Concedo a palavra ao nobre Senador Ruy Baccalar.

O SR. RUY BACELAR — Sr. Presidente, Sr. Jornalista Jânio de Freitas, V. S.^a prestou um grande serviço à Nação, quando denunciou, através da **Folha de S. Paulo**, as irregularidades que existiram na concorrência ou na licitação da Ferrovia Norte-Sul. V. S.^a fala, na reportagem, que foi fraudulenta, que houve corrupção, etc., e diz que os envelopes foram entregues no dia 8 e abertos às 9 horas e 30 minutos e a **Folha de S. Paulo** começou a circular de madrugada. É verdade isso, não é?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Os envelopes foram abertos nesse dia.

O SR. RUY BACELAR — V. S.^a não sabe se foram entregues no dia 7 ou no mesmo dia 8. Devem ter sido entregues no mesmo dia 8.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Não, foram entregues antes. Há uma data para a entrega e uma data para a abertura.

O SR. RUY BACELAR — Mas é o próprio Presidente, é o próprio Consultor da República, Dr. Saulo Ramos, é o próprio Presidente da Valec, é o próprio Ministro que declaram, peremptoriamente, ter havido irregularidades. O Dr. Saulo Ramos parece que falou em conluio e o Presidente em irregularidades. Diz claramente que, antes da abertura, já tinha conhecimento. O Presidente da Valec e o Ministro dos Transportes dizem que tiveram conhecimento após a abertura.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — O da Valec, não sei; o Ministro dos Transportes, sim.

O SR. RUY BACELAR — Mas o da Valec confirmou isso aqui.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Eu não conheço os depoimentos aqui.

O SR. RUY BACELAR — Acerto houve, combinação houve, ninguém tem dúvidas disso — eu mesmo não as tenho e acho que ninguém tem, nenhum brasileiro tem, a começar pela autoridade máxima, que é o Presidente da República. Então, ninguém pode duvidar dos acertos, das combinações, etc.

Quanto a preço mínimo e preço máximo, acho relativo. Antigamente, era o preço médio, que, parece-me, ficava para a empresa responsável pela concorrência, que guardava para si; hoje, dizem abertamente.

Quanto a esse rateio, isso não é de lei que o nobre Senador Alexandre Costa falou aí que rateiam 20% com o resíduo das firmas, que entram só para ganhar esse rateio. Isso é uma imoralidade; devia estar todo mundo na cadeia. Mas se praticam... parece que infelizmente praticam, isso é o mesmo que meter a mão no bolso do povo.

Quer dizer, firmas entram somente para receber o rateio. Isso é a maior imoralidade que pode ser admitida no País. Num país sério, não se admite isso.

Agora, o que faz com que eu continue pensando nesse acerto, nesse conluio, nessa combinação, é que esse preço máximo e esse preço mínimo foram fixados sem projeto final de engenharia. Não existe projeto final de engenharia nessa obra, até hoje, não existe, nunca existiu.

Foi feito via correlação; foi feito através de um anteprojeto, fazendo uma correlação com a Ferrovia Carajás-Itaquí. Então, não podia, honestamente, se fixar nem o preço máximo, nem o preço mínimo. Fizeram por aparência. Então, é outro erro.

Agora, é o caso de eu perguntar, eu sei, eu não entendo bem o problema da imprensa, do resguardo que V. S.^a tem de não querer declarar, peremptoriamente, a fonte. Acho até irrelevante; eu acho que, para o bem da moralidade pública, V. S.^a deveria fazer isso.

O nosso papel aqui é tentar moralizar este País. Ou nós fazemos isso, ou não sei como nós chegaremos à plenitude democrática, a essa democracia que todo brasileiro quer e deseja.

A situação é difícil. É um apelo que eu faço: a gente deveria declarar isso...

O SR. IRAM SARAIVA — V. Ex.^a me permite um aparte?

O SR. RUY BACELAR — Pois não, V. Ex.^a tem o aparte.

O SR. IRAM SARAIVA — Tanto quanto o Dr. Jânio de Freitas, eu sou também jornalista. Na verdade, um jornalista tem o direito de preservar sua fonte e deve fazê-lo. Agora, eu acho irrelevante a indicação da fonte, absolutamente irrelevante. O que nós temos que saber é se houve realmente irregularidades ou não. O resto não tem importância. Quem deu a informação ou não deu é absolutamente irrelevante. Eu acho que o jornalista deve preservar sua fonte.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — A propósito, o Sr. vai me permitir...

O SR. IRAM SARAIVA — Pois não. Estou dialogando...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Faz a pergunta e ele responde, senão há o diálogo, e não acabamos hoje aqui. Então, V. Ex.^a conclui a pergunta e ele responde.

O SR. RUY BACELAR — A pergunta primeira foi feita. Eu farei a segunda logo posteriormente à resposta.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. S.^a já pode responder à pergunta, para não haver esse diálogo, senão não saímos hoje daqui.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Creio que, usando o verbo que eu teria aplicado à frase com que V. Ex.^a me fez um apelo, V. Ex.^a compreenderá melhor a minha posição.

V. Ex.^a me disse: "O Sr. não quer divulgar o nome do seu informante." Não é que eu queria ou não queria, essa questão não se põe para um jornalista. Eu não posso divulgar o nome, por um dever ético. No dia em que eu abrir mão de um dever ético, eu abrirei mão exatamente do fundamento primeiro da minha profissão. Eu não posso abrir mão desse princípio ético.

O SR. RUY BACELAR — Eu respeito o posicionamento de V. S.^a.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Não é meu, é da ética do Jornalismo, que eu adotei, ao adotar o Jornalismo como profissão.

O SR. RUY BACELAR — Eu compreendo. Mas, quero terminar, dizendo que ingressaram nessa concorrência, participaram dessa concorrência 21 empresas. Uma parece que foi eliminada de imediato: aumentaram de propósito, para esse capital de 400 milhões de cruzados, e somente 21, parece-me, tinham condições de entrar. Então, de antemão, a gente vê: duas foram afastadas. Na certa, entraram no rateio que o eminente Senador Alexandre Costa há pouco falou. As outras, fica tal trecho aqui, outra ali, outra acolá e ninguém tem dúvidas que foi um acerto, uma combinação. Agora, a minha dúvida é quem fez esse acerto, foram empresário/Valec, foi Valec/empresários, ou foi só Valec?

Porque eu falei isso outro dia e o Presidente da Valec fez um estouro aqui danado, que era sério, que era direito, que era não sei o quê, fez uma "presepada" que eu nunca vi tamanha.

Os empreiteiros, o que esteve aqui da Tratez diz que não... Então a dúvida continua. A gente fica sem saber quem, ou se foram ambos, empreiteiros, Valec ou foi só Valec...

Mas a verdade é que V. S.^a prestou um grande serviço à Nação. Eu o parabeno e me solidarizo com V. S.^a

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o Sr. Senador Iram Saraiva.

O SR. IRAM SARAIVA — Meu caro jornalista Jânio de Freitas, eu iria agora para parte que mais me interessa, que é o caso da viabilidade. Eu sou centro-ocidental, quer dizer, logicamente é o que mais me preocupa, após o aspecto de se observar a irregularidade, com a qual eu não concordo, não aceito e vou lutar até a morte para que esse aspecto nas concorrências públicas, nos concursos, seja erradicado no Brasil. É necessário que se faça isso.

Mas a minha preocupação agora é com relação à viabilidade e eu sei que V. S.^a é um jornalista sério do seu trabalho e criterioso sobretudo.

O que é que V. Ex.^a me diz dessa ferrovia, como se não tivesse acontecido o problema da concor-

rência, a ferrovia em si, quer dizer, V. S.^a passou por um estudo, para chegar à conclusão do que chegou do que é o Centro-Oeste, por onde esses trilhos vão passar, e essa viabilidade... Eu pedia que V. S.^a analisasse esse aspecto, não analisando inicialmente, porque, na forma que V. S.^a colocar, depois, não podemos até discutir, com relação à navegabilidade, tanto do Araguaia, como do Tocantins, porque isso também conheço, tenho por obrigação conhecer palmo a palmo, por andar; sou da região, mas o seu pensamento do que vem trazer esta ferrovia é muito importante para a Comissão, porque é um segundo aspecto que essa Comissão se propõe a estudar da viabilidade.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Na minha exposição inicial, eu deixei claro que não sou engenheiro e, portanto, não procedi a nenhuma análise própria, seja da ferrovia, seja da hidrovía, seja da viabilidade técnica de qualquer das duas. Eu me baseei, para escrever o 1.^o artigo sobre a ferrovia — e não exatamente sobre a ferrovia, mas sobre a ferrovia e a hidrovía — eu me baseei em estudos feitos por técnicos e que são já do conhecimento de V. Ex.^a, porque foram produzidos pelo Geipot, pelo Ipea, pelo Clube de Engenharia, no Rio de Janeiro, em particular pelo engenheiro Benito Bruno que, se não me engano, já depôs aqui: fundamentalmente esses.

Do confronto de uma coisa com outra, em primeiro lugar, quero fazer notar que eu não sou, não tomei, não escrevi, em nenhum momento, o que quer que fosse contra a necessidade, contestando a necessidade de que se proceda a medidas de desenvolvimento da região Centro-Norte. Parece-me do confronto desses estudos que eu mencionei, que a hidrovía seria mais resultante para o País, fosse do ponto de vista de custo, fosse do ponto de vista da maior facilidade de construção, possivelmente, até da maior rapidez, mas especialmente do ponto de vista de custo, dado o quadro de dificuldade econômico-financeiras que o País vive.

Parece-me que a diferença encontrada entre os técnicos — que é da ordem mais ou menos de um para seis — contra a ferrovia em comparação à hidrovía, parece-me que é um dado bastante eloquente e foi o que eu adotei para escrever o meu artigo.

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Ex.^a me permite um aparte? (Assentimento do orador) — O Geipot presta muitas informações ou escreve muito; os leigos não lêem. Por exemplo, aqui esteve o Presidente do Geipot, apresentou-nos sete ou oito opções, estudadas pelo Geipot, para aproveitamento do sistema misto: hidrovía-rodovia, hidrovía-ferrovia, e ele foi cortando, um por um, e sentando justamente aí onde está V. S.^a, disse que o Geipot chegara à conclusão que teria duas aproveitáveis: ou a ferrovia ou a hidrovía, diferenciadas muito pouco.

Se o Presidente quiser ver, isso está tudo gravado, mande colocar, as suas declarações, do Coronel Stanley, Presidente do Geipot. Logo, se todas duas eram as únicas opções, diferiam entre uma e outra quase nada, a decisão pode ser uma decisão política: ou fazer uma ou fazer outra, é uma preferência.

O SR. IRAM SARAIVA — É uma decisão política, não é Senador?

O SR. ALEXANDRE COSTA — É uma decisão política, sem prejuízo nenhum, porque os próprios estudos do Geipot declararam que elas estavam nas mesmas condições.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Eu não me baseei nas declarações prestadas aqui pelo engenheiro Stanley Fortes Batista, eu me baseei num estudo do Geipot ou na síntese do estudo do Geipot que foi publicado anteriormente. Muito anterior.

O SR. IRAM SARAIVA — A minha preocupação é persuadi-lo.

A sua palavra é muito importante, Senador, é fundamental, formador de opinião pública e de alta respeitabilidade no Brasil. É que o Araguaia nos causa um problema sério. Ele não tem calado, é a nossa preocupação, e nós temos discutido isto muito. Quando o Senador Alexandre Costa faz essa colocação, no dia em que o Coronel Stanley falou eu não estava presente, se estivesse eu diria como um homem da região; diríamos, também, das dificuldades que nós vamos encontrar para viabilidade do Araguaia Tocantins. Nós não vamos discutir porque é ponto pacífico. O Araguaia talvez seja alguma coisa de espetacular, é como construir uma pirâmide, porque aqueles bolsões de areia se deslocam com uma facilidade impressionante; ao mesmo tempo que nós temos o leito do rio com 70 cm, podemos baixar a 30, com rapidez e, de repente, não temos nem água. Então, este é o problema, isto nos preocupa, por isto é que nós lutamos para que acontecesse essa obra porque ela ensinaria a sua regularização, depois, num prazo de 15 anos. Em menos é impossível que se faça, não sei, não sou engenheiro.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, não inviabiliza a hidrovia. A hidrovia terá de vir como transporte modal, não mais poderá prescindir dela.

O SR. IRAM SARAIVA — Mas, lentamente.

O SR. ALEXANDRE COSTA — É, lentamente. Não pode ser uma obra feita como uma ferrovia, absolutamente, mas ela terá que vir.

O SR. IRAM SARAIVA — Então, já nem é uma pergunta, quer dizer, minha preocupação foi esta. Eu também sou muito preocupado com essa questão de se gastar fora de hora. A Nação tem problemas seríssimos, mas a região responderia com muita facilidade, principalmente a região do Araguaia, onde temos um setor de produtividade não muito grande, mas o teor de produção é tão avançado e tão grande que, praticamente, onde esse leito da ferrovia iria transitar seria auto-suficiente. Por isto a nossa preocupação, a nossa presença aqui, pela viabilidade. E eu queria fazer um pedido, para que, nos seus estudos, analisasse bem a nossa preocupação porque a sua palavra, realmente, pesa; tanto pesou que nós chegamos a uma Comissão Parlamentar de Inquérito. É um grande passo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Exª ainda tem uma pergunta?

(Trecho Inaudível)

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Posso ajudar V. Exª? Eu já fiz um expediente pedindo a cópia desta Carta para a Comissão, de maneira que eu acho que vai satisfazer a curiosidade justa e real de V. Exª.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Eu agradeço a informação que V. Exª me oferece neste momento, mas a **Folha de S. Paulo** publicou, inclusive eu li nos jornais que havia um jornalista, lá na Alemanha, querendo saber a verdade sobre esse documento, muita gente tem dúvida da validade ou não, não se sabe como ele surgiu...

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Eu não participei do trabalho da **Folha de S. Paulo**.

O SR. AFFONSO CAMARGO — V. Exª tem conhecimento sobre essa carta e das outras notícias?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Tenho conhecimento pelo que foi transmitido, foi divulgado pelos jornais. Não participei do trabalho da **Folha de S. Paulo** a respeito desse episódio.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Obrigado a V. Sr. Em face da informação do Presidente, esperamos que esse documento chegue o mais rápido possível.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Em último lugar o Relator Mansueto de Lavor tem a palavra para fazer as perguntas que julgar conveniente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Jornalista Jânio de Freitas, Srs. Jornalistas, demais ouvintes: antes de começar a levantar algumas questões ao Jornalista Jânio de Freitas, eu gostaria de dar um esclarecimento, para que não fique registrado nas gravações e, portanto, nas Atas e nos Anais desta Comissão uma informação involuntariamente imprecisa que, já pela terceira vez, o meu nobre e ilustre Senador Alexandre Costa traz a respeito do Presidente do Geipot. Eu vou depois, talvez, não sei por que V. Exª já pediu, mas a Presidência não levou às mãos de V. Exª esse quadro aqui que são as alternativas que foram colocadas pelo Presidente do Geipot.

O Geipot não colocou 8, 10, 12 está aqui no quadro, ele colocou 12 alternativas diferentes, de modalidades diferentes de transportes, até porque não existem. Os transportes que ele considera são três: o transporte rodoviário, o transporte ferroviário e o transporte hidroviário; ele não considera nem o transporte aéreo. Não existe.

Então, V. Exª não pode concluir que ele chegou no fim escolhendo ou a rodovia ou a hidrovia, porque são 12 modalidades.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não, ele chegou a dizer. Está gravado e, se V. Exª quer ouvir, se o que está se falando é a verdade, pode colocar a fita, aqui tudo é gravado.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu gostaria que ficasse registrado que o que realmente tenho em mão, da Valec, é o quadro a que V. Exª se refere. São 12 alternativas. Essas doze alternativas...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Eu não precisei do quadro, eu disse que eram mais de seis, podem ser doze, sessenta, quarenta.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Veja V. Exª, essas alternativas vão desde um nada fazer, nada crescer ao já está aí, a realidade que já está aí, uma rodovia que é a Belém/Brasília, e uma hidrovia no seu estado primitivo, sem nenhum

trabalho. Essa é a alternativa zero, que ele considerava. Até a alternativas tais, como a hidrovia completa e a ferrovia completa. Mas, entre esses estágios, permeiam combinações de rodovias, de ferrovias e hidrovias.

O SR. ALEXANDRE COSTA — É o transporte intermodal.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente. Então, nestas alternativas entre transportes rodoviário, ferroviário, hidroviário e suas diversas combinações, — vêm da Ferrovia Norte/Sul, como está traçado aí pela VLEC, e vai ser construído — fazia-se um trecho da ferrovia para ligá-la ao Rio Araguaia, e, lá no fim, pegava novamente ferrovia. São alternativas, transporte rodoviário intermodal. Rede rodoviária atual melhorada e ampliada, hidrovia Aruanã-Conceição do Araguaia: mais rodovia Aruanã-Anápolis-Goiânia, outra alternativa; hidrovia Aruanã-Marabá com barragem e eclusa de Santa Isabel. São diversas alternativas. Mas não tem o negócio de chegar a duas apenas.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Pela viabilidade, chegam às duas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sim, mas veja, Senador Alexandre Costa, duas alternativas...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Aliás, pela viabilidade, chega uma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Foram dois cenários. Então nesses dois cenários, nesses dois cenários de alternativas, que é um conjunto de 12 alternativas em cada cenário, a Ferrovia Norte/Sul, Açailândia-Anápolis-Goiânia, de acordo com que está traçado hoje, no cenário um, é a oitava alternativa, ou a oitava prioridade, é colocada em oitavo lugar. E no cenário 2, a Ferrovia, como está traçada hoje a Norte/Sul, é colocada em décima primeira prioridade. Quer dizer, existem outras alternativas. Não podemos fugir disto aqui, que um dado oficial, do Geipot, de um órgão, de uma empresa, encarregada de planejar os transportes no País.

Outro problema que é fundamental, que é uma questão não resolvida como não é resolvida a questão da fonte. E já ficou bem claro que não vamos resolver hoje, não vamos pedir ao jornalista que revele a sua fonte, como não vamos pedir ao padre que diga o segredo de confissão, como qualquer profissão, o médico também, qualquer profissão tem o seu segredo profissional.

Há uma questão que é a do preço mínimo, que faz lembrar a questão de Stanislaw Ponte Preta, todos são iguais perante a lei, mas existe uns mais iguais do que outros. Nesta história dos preços mínimos, existe preço mais mínimo do que outros, e esta é uma questão que precisamos resolver aqui. Por que isto? Porque o Geipot diz que a ferrovia custa um bilhão e 400 milhões de dólares.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas, quem levantou isto aqui não foi V. Exª, fui eu.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente, é uma questão ainda insolúta, é uma questão não resolvida. Então, nós ainda precisamos saber qual é realmente o preço mínimo, se esse preço mínimo da Valec é mínimo ou tem outro mais mínimo do que o da Valec. Este é que é o problema.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Mas isto foi eu que levantei.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Quando nós temos dados de consultoria internacionais,...

O SR. ALEXANDRE COSTA — Peço V. Exª que faça justiça.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Estou fazendo justiça a V. Exª

O SR. ALEXANDRE COSTA — V. Exª fala para mim, como se fosse de V. Exª, quando justamente a autoria é minha.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Um reparo a V. Exª eu fiz apenas quanto à informação sobre o Geipot. Quanto ao preço mínimo, que estou ao lado de V. Exª para chegarmos a uma conclusão do que é realmente o preço mínimo, em termos de quilômetros de ferrovias, porque o preço médio mundial, nas condições de favorabilidade da Ferrovia Norte-Sul, é de um bilhão de dólares por quilômetro: o preço da Valec é de mais de um e meio bilhão de dólares. É portanto, uma diferença que ultrapassa 50%. Então, esse preço mínimo da Valec, é um preço mínimo que precisa ser questionado, avaliado e analisado.

Meu caro jornalista Jânio de Freitas, no último depoimento aqui do empresário Lúcio Vasconcelos Lana de Sousa, afirmou aquele depoente, que homens como V. Sª, que prestam tantos males ao País, precisavam ir para a Sibéria. Até sugeriu a criação de um tipo de campo de concentração no País, como a Sibéria, para colocar pessoas como V. Sª, que tanto mal causavam ao País. V. Exª acha este julgamento rigoroso ou concorda com ele?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Eu preferia ir para o Havai.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Agradeço. Meu caro jornalista, o seu colega, figura muito conhecida nos meios jornalísticos, o ex-porta-voz da Presidência da República, o jornalista Fernando César Mesquita, em uma entrevista publicada no *Jornal de Brasília*, do domingo passado, 28 do corrente mês, textualmente:

"A corrupção existe neste Governo, existiu nos governos passados, e vai existir em qualquer governo da história da humanidade. A corrupção sempre vai existir porque é própria do ser humano. Pela minha experiência no Governo, sei que existem concorrências fraudulentas, que existem pessoas que recebem comissões de empresas para intermediar liberação de verbas, mas você não consegue chegar na prova, não consegue os elementos materiais."

Quem fala é o ex-porta-voz, e o Ouvidor-Geral desta República. Isto é um motivo para nos desanimar, chegar nas provas de conclusão, da ferrovia Norte-Sul? V. Exª tem este mesmo pessimismo que o jornalista Fernando César Mesquita?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Tenho absoluta dificuldade de manifestar qualquer esperança ou qualquer pessimismo em relação aos resultados deste inquérito, como o da Polícia Federal, pelo fato de que eu não sou componente das comissões do Senado e da Polícia Federal que procedem esse inquérito. De sorte que eu não tenho

nenhuma possibilidade de avaliar o resultado desse inquérito que vão levar, não posso ser esperançoso nem pessimista. Como pessoa, eu me definiria como um cético, não só em relação a este particular, mas um cético geral.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas concorda com o Ouvidor-Geral, que há corrupção inclusive, e concorrências fraudulentas?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Se o próprio Ouvidor-Geral, aliás quero louvar a ombridade dele, na qualidade de Ouvidor-Geral, e membro deste Governo, fazer uma declaração tão audaciosa, tão independente, tão superior, acho que é uma atitude muito bonita; se parte dele, não seria eu quem iria duvidar. Se parte do próprio Ouvidor-Geral essa declaração, acho que ninguém dispõe de tantos elementos, ou pode dispor hoje de tantos elementos, para fazer uma afirmação quanto ele.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Agradeço. Eu dizia há pouco, que duas questões não estão suficientemente respondidas, nesta CPI. A primeira delas, é a questão dos preços mínimos e o Senador Alexandre Costa é um dos que têm se batido por isto. Realmente, sabemos que, nas concorrências, é normal a publicação de preços mínimos; o problema é saber que preço mínimo é esse.

A outra questão é exatamente saber como V. Sª, enquanto jornalista, consegue publicar o resultado de uma concorrência considerada severa, rigorosa, honesta, pela própria empresa que a promoveu. Como consegue divulgá-la, se não me engano, cinco dias antes da publicação do resultado oficial? Eu acredito que não foi nenhuma inspiração sobrenatural e também acho que não teria sido a lógica matemática, como querem alguns técnicos do Governo. Por mais que V. Sª tivesse, digamos, intimidade com os cálculos, seria muito difícil a lógica matemática. A hipótese do cálculo matemático me parece, também, descartável, a inspiração divina acho que também não é o caso.

Gostaria de fazer algumas perguntas mais próximas desse caso. Se V. Sª achar por bem não respondê-las, não há problema, basta dizer: "não, não posso responder".

V. Sª entrevistou algumas empreiteiras a respeito dessa matéria?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Não, senhor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não entrevistou. V. Sª poderia dizer em que data recebeu a informação — não interessa saber de que fonte e nem como — mas poderia dizer em que data recebeu as informações?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Sete de maio.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — No dia 7 de maio.

Na *Folha de S. Paulo*, edição do dia 13 de junho, V. Sª escreveu na sua coluna o seguinte: "O Presidente esbanjou cortes, mas não incluiu a Ferrovia do Aço, pois nos dias 2 e 3, terça e quarta-feira da semana-passada" — então 2 e 3 de junho "duas dezenas de empreiteiros reuniram-se no Rio de Janeiro para acordos com vistas exatamente à retomada da Ferrovia do Aço, segundo outros acordos, estes no âmbito do Governo. Sai uma, entra a outra." V. Sª confirma que,

depois daquele acerto que houve para a primeira concorrência da Ferrovia Norte-Sul, houve outra reunião de empreiteiros e houve um novo acerto? V. Sª confirma o que escreveu?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Confirmo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Confirma e se reserva também, de acordo com a lei, de não revelar fontes sobre o assunto?

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Certamente, certamente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Tudo bem. Estou satisfeito e quero parabenizar a imprensa brasileira pelo papel que tem desempenhado, especialmente V. Sª, pela seriedade com que vem tratando o assunto e pelo serviço público que presta.

O Senador Affonso Camargo se referiu a V. Sª como economista no sentido amplo da palavra, isto é, aquele que zela pelo bem-estar da nossa causa, da nossa República. Eu parabeno V. Sª, jornalista Jânio de Freitas.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Muito obrigado.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Sr. Presidente, pela ordem. Peço a palavra para, brevemente, congratular-me com o jornalista Jânio de Freitas por ele dignificar a profissão, que é uma profissão de serviço público, de serviço aos interesses do País. Quando a imprensa serve ao país e serve ao povo, ela é verdadeiramente imprensa e é digna desse nome. Eu vejo com a maior emoção esta jovem figura de Jânio de Freitas, que conheci há tantos anos, começando a sua carreira...

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Com V. Exª

O SR. POMPEU DE SOUZA — Eu diria que é um dos meus filhos profissionais de que mais me orgulho. É com emoção que vejo que ele se põe a serviço de uma causa nacional, que é a causa pública da moralidade e, ao mesmo tempo, da preservação dos interesses do povo brasileiro.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Como vêm, Srs. Senadores, estamos chegando ao final do depoimento do jornalista Jânio de Freitas e já se fez até uma injustiça a ele, dizendo que ele recebeu a notícia no dia 7 e, se não publicasse no dia 8, não estaria sendo eficiente. Realmente, foi no dia 13 que saiu publicada no jornal, não foi no dia 8.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Saiu no dia 8, Senador.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Esta é uma Comissão Parlamentar de Inquérito e, realmente, teríamos — não vamos falar em Código Penal, porque o Senador Alexandre Costa fica logo aborrecido, e com razão — a dizer: "fazer afirmação falsa ou negar ou calar a verdade, como testemunha, perito, tradutor ou intérprete, perante a Comissão Parlamentar de Inquérito." A Comissão Parlamentar de Inquérito nos dá o direito de usar o Código Penal, mas aqui ninguém trata disso, porque não é nenhum tribunal de Nuremberg; apenas estou fazendo um comentário à margem e, infelizmente, o que a Comissão desejaria era saber como foi isso, de onde veio, qual é a fonte, onde é o fio de Ariadne. Infelizmente, não conse-

guimos e agradeço a presença de V. Sr. aqui e, também, o prazer de conhecê-lo pessoalmente.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Muito grato, igualmente.

O SR. PRESIDENTE (José Menezes) — Estamos aqui, no Senado Federal, à sua disposição nesta luta diária que o senhor tem lá e nós temos aqui.

O SR. JÂNIO DE FREITAS — Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Sr. está dispensado e agradeço a sua presença.

Pode convidar o outro depoente para vir aqui com seus assessores.

Eu queria, antes de iniciarmos o novo depoimento do Dr. Eduardo Borges de Andrade, resolver alguns pequenos assuntos na Comissão, porque hoje é o último dia de reunião do Senado e vamos entrar em uma interrupção de trinta dias. Já tomamos as providências para verificar se haveria uma interrupção nesses trinta dias junto à Presidência do Senado. Foi-me informado que este ato não conta no nosso prazo; apesar disso, já fiz um expediente escrito para o Presidente do Senado, para ressaltar todas as nossas responsabilidades.

Mas já ouvimos bastantes pessoas e gostaria que a Comissão entrasse numa concordância de ver quais pessoas mais deveríamos convocar. Já temos o compromisso de convocar o Ministro do Planejamento e o Ministro dos Transportes, que são as últimas pessoas que convocarei para comparecerem aqui.

Gostaria de combinar, com os Srs. Senadores, para termos um número determinado de pessoas a convocar, para não ficarmos usando um tempo enorme do Senado, dos depoentes, além de outras providências que se têm que tomar na Comissão, uma vez que já temos vários dados suficientes, que nos darão já um rumo nesta Comissão.

Eu gostaria, se fosse possível, que fizéssemos, hoje, uma espécie de esquema de pessoas a convocar; que cada um dos Senadores desse um nome a convocar, já ressaltados o Ministro do Planejamento e o Ministro dos Transportes. Isto seria uma ajuda grande à Comissão e quando voltássemos em agosto já saberíamos o que teríamos que fazer, teríamos o prazo suficiente para o Relator dar o seu parecer e poderíamos terminar o trabalho desta Comissão no prazo necessário, o que ninguém acreditou que se iria fazer — pensou-se que isto iria ficar para o próximo ano, depois da votação da Constituinte, que também pode ser somente no próximo ano, pode também acontecer isso. Então, queremos acabar dentro do prazo que nos foi dado e para isso seria preciso a colaboração de todos os Srs., se acharem que realmente esses pontos estão determinados.

Eu gostaria de saber os nomes de algumas pessoas para convocarmos e então ficaríamos nesse quadro, para podermos arrematar o trabalho da Comissão.

Eu começaria pelo Relator, se estiver de acordo; se não, vamos continuar colocando gente até onde der.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Ex^a deferiu o requerimento?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não, não deferi requerimento nenhum.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Por que se deferiu, não posso, agora, no momento, dizer — eu tenho 50 pessoas.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Eu não deferi.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Eu tenho até o nome de um engenheiro que nunca li no livro.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não deferi.

Estamos chegando a um determinado ponto, em que todos queremos chegar à conclusão desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Para isso, ouviremos as pessoas necessárias. Peço a compreensão do Relator, porque S. Ex^a me deu uma relação com 6 a 12 nomes. Outro pede mais 6, outro, mais seis. Ao todo, vamos ouvir umas 50 pessoas. Se não chegarmos a uma conclusão a respeito dessa lista, teremos que ouvir a todos que S. Ex^a requereu. Gostaria que V. Ex^a entendessem o meu ponto de vista.

O SR. MAURO BORGES — Sugeriu-se o nome do Presidente da PORTOBRÁS e o da Professora Isa Rondon, que, durante 30 anos, foi coordenadora da área de navegação da PORTOBRÁS. O meu propósito é analisar todos os ângulos da questão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não estou querendo criar dificuldades. Já ouvimos muitas pessoas e ouviremos ainda algumas mais para completar esse ciclo. Se não chegarmos a uma conclusão, iremos em frente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, pela ordem. (Assentimento do Sr. Presidente.)

Todas as pessoas a quem solicitei viessem aqui para depor poderão contribuir para esclarecimento de pontos fundamentais, dentro do meu relatório e, portanto, do trabalho desta Comissão. Inclui-se, se quiserem, todas podem apresentar currículo. Só não disponho do currículo do alemão da carta. Se ele tem atividade no Brasil, que venha depor; se não, que não venha.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Quanto ao alemão da carta, se vier a carta, será melhor que o alemão.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Foi a carta que criou toda a confusão.

Gostaria de saber, por exemplo: quem se opõe à vinda do Ministro dos Transportes? Ninguém. Quem se opõe à vinda do Ministro Aníbal Teixeira, que é quem sabe se há ou não dinheiro? Ninguém. Quem se opõe à vinda do ex-Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo? É preciso negociar esses pontos.

Neste momento, temos mais de um depoente à espera. Faria um apelo ao Presidente e aos nobres colegas, no sentido de que negociássemos esses pontos. Estou inteiramente disponível para uma negociação acerca do restante dos depoentes. Da mesma forma, quero consolidar a relação de documentos, que já pedi e que até hoje ainda não chegou às minhas mãos.

Louvo o Presidente por estar preocupado com o prazo, para que esta Comissão, como tantas outras, não caia na vala comum nas suas expressões. Mas o prazo deve ser procurado dentro dos

nossos limites. Se, porventura, criar prejuízo às conclusões da Comissão, não poderá ser absoluto.

Em todo o caso, não estamos renunciando a esse prazo. Por isso fiz a pergunta, e V. Ex^a já respondeu que, durante o recesso, cessam os trabalhos da Comissão. Todavia, não cessa o nosso entendimento. Por exemplo, fazemos durante o recesso, ou no primeiro dia, um entendimento acerca da relação final dos nomes das pessoas que deverão prestar depoimento aqui. Estou inteiramente de acordo, quero negociar esses nomes, não temos o menor interesse em fazer aqui depoentes que não contribuam, portanto, só para protelar resultado. Fico inteiramente disponível para uma conversa. Apenas pediria que não fosse agora, dados os trabalhos já marcados para hoje.

O SR. EDISON LOBÃO — Sr. Presidente, pela ordem. (Assentimento do Sr. Presidente.)

O Senador Alexandre Costa tem, indiscutivelmente, razões. Há depoentes que, de fato, contribuem para a informação desta Comissão Parlamentar de Inquérito. Esta é uma Comissão que investiga, que procura verdades.

Há outros depoentes que, obviamente, nada têm a dizer para o esclarecimento do que se procura aqui. Podem até trazer uma opinião pessoal, que ora poderá ser a favor da ferrovia, ora poderá ser contrária a ela. Não estamos buscando opiniões pessoais, mas verdades.

Proponho a V. Ex^a que passemos imediatamente a ouvir o outro depoente que está aí, e que em agosto, quando voltarmos aos nossos trabalhos, aí sim, decidiremos sobre esse elenco de novos depoentes.

Pela minha experiência — já participei de várias Comissões Parlamentares de Inquérito — acho que devemos abreviar o mais possível as nossas conclusões, ouvindo a quem devemos ouvir, e não a pessoas paralelas, que darão, repito, apenas opiniões e não fatos.

Portanto, peço a V. Ex^a que convoque o novo depoente, deixando-se para agosto a decisão acerca dessa nova questão.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — A questão de ordem de V. Ex^a é interessante, mas continuo insistindo no meu ponto de vista. Vão entrar em recesso o Senado e a Câmara, mas a Assembleia Nacional Constituinte vai continuar a funcionar.

Pergunto se os Srs. membros desta Comissão não poderiam, daqui para 20 de julho, reunir-se para conversar, fornecendo-me em seguida os nomes de pessoas que pudéssemos convocar. Caso contrário, ao voltarmos, em agosto, vamos passar uma semana discutindo sobre quem devemos convocar e para convocar. E depois o Relator quer 15 dias — o que é justo — para fazer o seu relatório.

Espero a concordância de V. Ex^a para esta sugestão, que me parece mais prática. Se bem que já está acertada a vinda do Ministro dos Transportes, o do Planejamento, de D. Isa Rondon, do Presidente da PORTOBRÁS, e vamos ver mais dois nomes. Poderia ser o Professor Vasco, que é o Diretor de uma das empresas desclassificadas, a OAS. O que eu não desejava é que convocássemos mais 20 pessoas.

O SR. EDISON LOBÃO — Tenho a impressão de que essa solução é boa. Peço permissão a V. Ex^a para observar que, dentro de uma hora

e pouco, teremos uma sessão do Senado. O depoente que virá agora tem muito a dizer. Não podemos cercar o seu tempo, como tem sido feito em alguns momentos.

Tenho também 250 pessoas, já catalogadas por mim, que gostaria de convidar. Serão pessoas que virão aqui falar a favor da ferrovia. Sugeriria, então, a V. Ex^a que convidasse prontamente o depoente, e depois analisaremos esse entendimento sugerido por V. Ex^a.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Em princípio, V. Ex^a vão conversar. Se chegarem a um acordo, ótimo. Se não chegarem, vamos convocar pessoas até onde der. É apenas a maneira de procurar uma solução para o assunto e de cumprirmos o dever que nos foi determinado.

Teremos uma sessão às 18h e 30min. Reconhecendo a importância dada por alguns Srs. Senadores para determinadas perguntas, além do depoimento do Dr. Eduardo Borges de Andrade, tenho a impressão de que poderíamos deixar o Dr. Eduardo — se ele concordasse e pedindo-lhe desculpas — para o mês de agosto. Se V. Ex^a quiserem, poderemos convocá-lo agora, lembrando apenas que teremos a sessão do Senado às 18h e 30min.

Convoco, então, o Dr. Eduardo.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, a minha sugestão é que fosse dado ao depoente o tempo que tem sido dado a todos os demais. Poderíamos reduzir o nosso tempo e questionar se em vez de dez, apenas cinco minutos. Como Relator, proponho reduzir o tempo. E o depoente, se quiser pode reduzir o seu, mas será dado a ele o mesmo espaço que foi a todos os demais.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Estamos todos entendidos e vamos em frente para o que der e vier.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, V. Ex^a não aceita minha proposta?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Dr. Eduardo Borges de Andrade, Diretor-Superintendente da Construtora Andrade Gutierrez.

Dr. Eduardo, V. S^a foi convocado para vir até aqui, nos termos da Resolução do Senado Federal, que diz o seguinte:

"Nos termos do art. 170, alínea "a" do Regimento Interno, é constituída no Senado Federal uma Comissão de Inquérito composta de 9 membros para o fim de, no prazo de 60 dias apurar as irregularidades divulgadas no jornal **Folha de S. Paulo**, na concorrência para a implantação da Ferrovia Norte-Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela rodovia."

São estes os termos da convocação.

Seguindo as normas de nossa Comissão, vou repetir o juramento e peço que V. S^a também o faça.

"Juro, como um dever de consciência, dizer toda a verdade, nada omitindo do que seja do meu conhecimento sobre quaisquer fatos relacionados com a investigação a cargo desta Comissão Parlamentar de Inquérito destinada a apurar irregularidades na concorrência para a implantação da Ferrovia Nor-

te—Sul e analisar todos os aspectos da viabilidade sócio-econômica daquela Ferrovia."

São estes os termos do juramento e o quadro dentro do qual se desenvolve a nossa Comissão. V. S^a não tem nenhuma pressa, V. S^a pode estar tranqüilo e dizer o que entender e nenhum de nós aqui tem pressa. Se precisar, interromperemos e voltaremos depois.

Quero dizer a V. S^a que, de acordo com a organização da Comissão Parlamentar de Inquérito, V. S^a terá 40 minutos, se quiser ocupá-los todos, para fazer uma exposição, e durante esses 40 minutos V. S^a poderá ser interrogado pelos Srs. Senadores se assim concordar. Se preferir V. S^a fará tranqüilamente a sua exposição, e no final receberá as perguntas dos Srs. Senadores. Também digo a V. S^a que se quiser trazer algum assessor para cooperar com V. S^a aqui, está autorizado a isso.

Quero que V. S^a me responda como prefere. Fazer a exposição ou durante a exposição receber perguntas? Como V. S^a achar melhor.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sr. Presidente, tendo em vista o problema de tempo...

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Não, problema de tempo, não.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Tendo em vista o problema da objetividade, eu proponho que eu respondesse as perguntas dos Srs. Senadores e, ao final, se eu sentisse necessidade de algum aspecto a ser destacado eu tornaria a liberdade de fazê-lo.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Quer dizer que V. S^a não quer inicialmente fazer nenhuma exposição?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sim. Depois se eu sentir que algum assunto ou algum aspecto não foi abordado tomarei a liberdade de abordar.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Então, o depoente está propondo aqui uma inversão, o que não acho muito normal. Acho que ele deveria primeiro dizer alguma coisa, para depois os Srs. Senadores fazerem a pergunta que acharem conveniente.

Mas, nada tenho a opor e vou deixar que esse fato se realize. Tem a palavra o Senador Affonso Camargo, o primeiro a fazer indagações.

O SR. AFFONSO CAMARGO — Realmente, nada tenho a perguntar. Se V. Ex^a tivesse acompanhado o meu depoimento nesta Comissão, em que estou afirmando, e vou repetir, que as firmas empreiteiras se conduzem de acordo com as regras estabelecidas. Sempre foi assim e sempre será assim. E na medida em que a VALEC fez um tipo de concorrência com desconto máximo, com pontuações divulgadas por antecipação, inclusive abrindo os envelopes, lote por lote, e a Andrade Gutierrez já sabendo, de antemão que era a firma que tinha a melhor pontuação, V. S^a simplesmente — e nisso aqui não houve nenhum prejuízo ao Erário Público — deu o maior desconto no lote de sua preferência. De modo que, para mim, a posição mais simples que tinha era a da Andrade Gutierrez, porque era a de melhor pontuação. Para mim está muito clara a sua partici-

pação aqui, não há nenhum problema. Simplesmente, de acordo com as regras estabelecidas, V. S^a escolheu o lote que mais servia a sua empresa, deu o desconto máximo e ganhou.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — E qual é a pergunta de V. Ex^a? Não tem?

O SR. AFFONSO CAMARGO — Só para confirmar aquilo que venho afirmando, aqui na Comissão.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Sr. Presidente, peço a palavra.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — V. Ex^a tem a palavra.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Sr. Presidente, como já disse no caso do depoente anterior, sou leigo em assuntos de concorrência, mas gostaria de saber como poderia um jornalista, estranho ao campo das empreiteiras, descobrir com antecedência o resultado de uma concorrência e como seria possível. Claro que ele não pode nos informar como foi que se apossou dessa informação. Mas, como essa informação poderia chegar ao conhecimento de alguns jornalistas com antecedência? Quais seriam as maneiras possíveis dessa informação vazar para o conhecimento do jornalista?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Acredito que a informação do jornalista, inclusive ele declarou isso na imprensa, não foi uma conclusão sua, não foi uma descoberta dele, foi uma informação a que levaram a ele. Quem é do setor, e vive as peculiaridades do setor, realmente, não demonstra nenhuma fraude, é uma coisa comum no setor, uma prática comum. Quem já enfrentou alguma concorrência aí sabe, não sei se alguns dos Srs. Senadores já teria assistido a alguma concorrência — que existem sempre pessoas interessadas em saber previamente o resultado de uma concorrência.

Por exemplo, os fornecedores de equipamentos, geralmente, têm muito os interesse em saber previamente o resultado de uma concorrência, para procurar rapidamente as firmas ganhadoras, oferecendo seu equipamento. Também os subempreiteiros são muito interessados em saber previamente o resultado de uma concorrência, no sentido de procurar, antes de outras subempreiteiras, conseguir contrato de empreitada com os prováveis ganhadores. Isso não é, vamos dizer, uma novidade, isso é uma prática usual no setor, esse interesse de se conhecer previamente o resultado de uma concorrência. No caso em questão, para explicar, eu gostaria de me estender um pouco no procedimento dessa concorrência, em particular. Foram pré-qualificadas várias firmas, que é do conhecimento público, e os concorrentes apresentaram duas propostas — isso é um detalhe importante para a compreensão do problema — uma proposta com os preços pelos quais ele se propunha a fazer a obra; a outra proposta com os elementos da proposta técnica. Porque uma proposta de uma obra complexa dessa não se resume a um simples preço, é uma proposta de preço e de técnica é importante a técnica. Qual o equipamento que o construtor vai usar, qual o pessoal, qual o cronograma, qual o planejamento? São dados muito importantes no julgamento da concorrência.

Uma proposta é composta, na realidade, de dois envelopes. No caso dessa concorrência em questão, no dia 5 de maio foram apresentados os dois envelopes. O envelope de preço ficou fechado; o envelope com os aspectos técnicos foi aberto e foi feito o julgamento técnico da concorrência. Não sei exatamente quando foi, mas a partir do dia 5 — antes do dia 8 — porque só se abre a proposta de preço daqueles concorrentes que tenham tido a sua proposta técnica aprovada. Só deles. É uma preliminar, vamos dizer assim, é um primeiro julgamento.

Evidentemente, entregues as propostas no dia 5 de maio não há nenhuma necessidade de sigilo nos preços apresentados, uma vez que o jogo está feito. A proposta foi apresentada e não há mais possibilidade nenhuma de ser modificada. Isso é uma prática usual. As pessoas que têm interesse em saber qual o resultado da concorrência, e isso ocorre frequentemente, procuram amigos, conhecidos dos representantes dos proponentes e procuram saber qual foi a proposta apresentada. Isso é uma prática muito comum. E o que me ocorre é que, neste caso, tenha ocorrido a mesma coisa. O que me parece é que para o jornalista e para o público em geral que não conhecer esses aspectos do setor isso foge ao conhecimento. Como as propostas foram entregues no dia 5 e pelo que o jornalista Jânio de Freitas escreveu, na sua coluna, anteriormente, ele teve a informação no dia 7 de maio. Nesses dois dias, me parece, é perfeitamente normal que uma pessoa que queira — vários devem ter feito isso — que queira antecipar o resultado, tenha consultado as propostas de cada proponente e isso com conhecimento do edital é absolutamente tranquilo e não é preciso nenhum exercício matemático, nem exercício estatístico para se avaliar a maior probabilidade. Não é a certeza, isso é importante, porque no meio do processo, na parte técnica um concorrente pode ser desclassificado e um concorrente que poderia ganhar determinado trecho.

O SR. POMPEU DE SOUZA — (ináudível)

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. Cada concorrente poderia propor quantos trechos quisesse e poderia ganhar quantos fosse vencedor.

Nós, por exemplo, apresentamos propostas de 6 trechos. Não havia limite de proposta.

Voltando à pergunta de V. Ex.^a que é importante ficar bem claro é que a informação não tinha nada de confidencial, a informação seria prestada a quem quisesse obtê-la e vários devem ter pretendido obtê-la, porque, como eu disse, para os fornecedores de equipamentos é muito importante o conhecimento prévio do resultado. Qualquer pessoa que quisesse saber teria essa informação. E o conhecimento do edital seria perfeitamente possível identificar.

O jornalista Jânio de Freitas, provavelmente, como foi publicada a notícia, desconhecia esse aspecto. E, por sinal, o País todo desconheceu porque a repercussão que foi dada à publicação antecipada foi muito além do aspecto concreto do fato.

O SR. POMPEU DE SOUZA — já que cada concorrente podia ser propor a construir vários trechos e a eles seria adjudicado um trecho apenas.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. Poderiam se adjudicados vários trechos. Apenas, em caso de empate, no desempate se dois concorrentes tivessem empatados, se um deles já tivesse ganho um trecho, aí nesse caso, ele não disputaria, ganharia o que ainda não tivesse ganho um trecho.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Como V. S.^a vê, estou precisando de um Mobral em matéria de concorrência. Mas quero me localizar para fazer a pergunta que pretendo. Como se compreende que a companhia de V. S.^a já tendo concorrido a 6 trechos, o jornalista Jânio de Freitas tenha apurado exatamente o trecho que lhe seria entregue, que lhe seria adjudicado?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Dentro do aspecto que falei a V. Ex.^a a proposta que entregamos, após a entrega do envelope de concorrência, ela deixa de ter aspecto sigiloso, não há mais interesse em manter o sigilo, porque o jogo está feito, as propostas entregues não podem ser mudadas.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Inclusive o julgamento do trecho a ser distribuído? Porque se havia proposta de 6 trechos, havia 6 possibilidades.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Havia 6 possibilidades.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Ele acertou na mosca, como se diz?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Mas, qualquer pessoa que conhecesse as propostas poderia fazer essa relação. Qualquer um que conhecesse os valores das propostas de cada proponente, poderia montar esse quadro e com a maior probabilidade do vencedor de cada trecho.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Se duas ou três concorrentes se propõem ao mesmo trecho, por que o trecho A foi entregue ao concorrente X e não ao concorrente Y?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Esqueci-me de destacar um detalhe que é importante para a compreensão.

É o seguinte: uma das condições do julgamento é que caso houvesse empate, a empresa só poderia ganhar um trecho. Como no caso em questão todas as empresas — isto foi uma informação muito pouco divulgada, uma informação muito importante — todas as empresas deram o preço mínimo permitido na concorrência. Como todas as empresas deram o preço mínimo, nesse caso a sua idéia era correta, cada empresa só poderia ganhar um trecho. Mas, por causa da circunstância de todos terem apresentado o preço mínimo e, portanto haver empate, porque se não houvesse isso, o edital não limitava um trecho para cada empresa. No fato isso aconteceu, porque ocorreu de todas as proponentes apresentarem o preço mínimo.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Perdoo-me a insistência que talvez resulte da minha ignorância, mas quero ser completamente esclarecido. O fato de todas as empresas o preço mínimo para os lotes aos quais elas concorriam, como poderiam antecipar que o lote A será adjudicado ao concorrente X e não ao concorrente Y? Isto é o que lhe pergunto e como o jornalista poderia descobrir isto?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. Cada concorrente podia propor quantos trechos quisesse e poderia ganhar quanto quisesse também, de quantos fosse vencedor. Nós, por exemplo apresentamos proposta a seis trechos. Então, não havia limite de proposta. Voltando a sua pergunta, o que é importante ficar bem claro é que a informação não tinha nada de confidencial e seria prestada a quem quisesse obtê-la. E vários devem ter pretendido obtê-la porque, como eu disse, para os fornecedores de equipamentos é muito importante o conhecimento prévio dos resultados. Mas, qualquer pessoa que quisesse teria essa informação e com o conhecimento do edital seria perfeitamente possível identificar. A forma como foi publicada a notícia, eu desconhecia esse aspecto e, por sinal, também o País todo, porque a repercussão que foi dada à publicação antecipada, foi muito além do aspecto concreto do fato.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Mas, já que cada concorrente podia ser propor a construir vários trechos e a eles ser adjudicado um trecho apenas, não é?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. Poderiam ser adjudicados vários. Apenas em caso de empate, se dois concorrentes estivessem empatados, e um deles já tivesse ganho um trecho, nesse caso ele não disputaria e ganharia o que não houvesse ganho nenhum.

O SR. POMPEU DE SOUZA — V. S.^a vê, eu estou precisando de Mobral em matéria de concorrência. Mas, então, como se compreende que, por exemplo, a sua empresa, tendo concorrido a seis trechos, o jornalista Jânio de Freitas tenha apurado exatamente o trecho que lhe seria adjudicado?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Dentro do aspecto que eu lhe falei, após a entrega do envelope de concorrência, a proposta deixa de ter o aspecto sigiloso. Não há mais interesse em manter o sigilo, porque o jogo está feito, as propostas estão entregues e não podem ser mudadas.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Mas existe um julgamento do trecho a ser distribuído? Porque, se havia proposta de seis trechos, havia seis possibilidades.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Havia seis possibilidades.

O SR. POMPEU DE SOUZA — E ele "acertou na mosca", como se diz na gíria.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Mas, qualquer pessoa que conhecesse as propostas poderia fazer essa relação; qualquer um que conhecesse os valores das propostas de cada componente poderia montar esse quadro bem como qual a maior probabilidade do vencedor de cada trecho.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Se dois ou três concorrentes se propõem a um mesmo trecho, porque o trecho A foi entregue ao concorrente X e não ao concorrente Y.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Eu esqueci de destacar um detalhe que, no caso, é importante para a compreensão. É o seguinte: uma das condições do julgamento é que no caso de empate, a empresa só poderia ganhar um trecho. Como no caso em questão, todas as empre-

sas — essa foi uma informação muito pouco divulgada e muito importante — deram o preço mínimo permitido na concorrência. Então, como todas as empresas deram o preço mínimo, nesse caso a sua idéia era correta, ou seja, cada empresa só poderia ganhar um trecho, mas por causa das circunstâncias de todas terem apresentado o preço mínimo e, portanto, haver empates. Se não houvesse isso, o edital não limitava um trecho para cada empresa. Isso aconteceu porque ocorreu que todas as proponentes apresentaram o preço mínimo.

O SR. POMPEU DE SOUZA — V. S.^a me perdoe a insistência que talvez resulte da minha ignorância, mas eu quero ser completamente esclarecido...

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Eu vou me esforçar para isso.

O SR. POMPEU DE SOUZA — O fato de todas oferecerem o preço mínimo para os trechos específicos para os quais elas concorriam, como antecipar que o lote A será adjudicado ao concorrente X e não ao concorrente Y? Como o jornalista poderia descobrir isso?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — A pessoa que informou ao jornalista — eu estou fazendo suposições procurando uma suposição que possa...

O SR. POMPEU DE SOUZA — Há várias hipóteses de como o jornalista chegaria a descobrir...

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — A única hipótese que me ocorre é que, tendo em vista um exercício de probabilidade, sem conhecimento das propostas, a probabilidade de acerto é muito pequena, é praticamente impossível.

O SR. POMPEU DE SOUZA — O jornalista, em matéria de cálculo de probabilidade, revelou-se um grande matemático.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — O raciocínio que eu faço, fazendo suposições, procurando imaginar como seria, o exercício de probabilidade deve ser descartado porque a hipótese é muito remota.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Eu não sou matemático, mas um matemático sabe quantas probabilidades há em tantos trechos, em tantos concorrentes. Eu não sei, mas daria uma quantidade enorme de probabilidades.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não precisa nem calcular, porque vai dar um número grande, um número muito improvável. Então, dentro das hipóteses prováveis, concretas, com o pé no chão, eu fico do lado do que é o comum no setor: em inúmeras concorrências, se fica sabendo antecipadamente os concorrentes antes da abertura das propostas. Mas, depois da entrega das propostas o caminho normal é esse, perguntar às pessoas das empresas, geralmente aos que estão presentes na hora da entrega, telefonar, para os conhecidos de cada empresa, ou informar de pessoas amigas ou outros que já obtiveram essa informação e a dão para terceiros, porque é uma troca generalizada de informações. Conhecendo-se a proposta que cada concorrente apresentou a cada trecho, consegue-se fazer como se simulasse o julgamento da concorrência,

é como se fizesse, com o julgamento provável, o que a comissão de julgamento iria fazer. Outro detalhe que é importante para a sua compreensão é que a lei exige que o procedimento de julgamento seja absolutamente objetivo e conhecido previamente. A norma de julgamento na concorrência, que se chama o edital da concorrência, é publicado, divulgado e tem que ser absolutamente objetivo.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Mas, parece-me que aí há duas variáveis apenas; o preço e o lote para o julgamento. Então, como se poderia descobrir, antes do julgamento, que o trecho tal iria ser vitorioso na concorrência para a empreiteira tal ou qual.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — A premissa básica da minha hipótese é: conhecendo-se o valor das propostas apresentadas...

O SR. POMPEU DE SOUZA — Não eram todas pelo mínimo?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não, isso não era uma obrigação. Os concorrentes apresentam propostas e nem todas foram pelo mínimo.

O SR. RUY BACELAR — V. S.^a me permite? V. S.^a afirmou que a Gutierrez participou de seis lotes e todos eles concorreram com o preço mínimo?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. Como o Senador Afonso Camargo declarou aqui, o nosso caso era até mais particular, porque nós praticamente poderíamos, dentro da norma da concorrência, como fomos a empresa que obteve o maior número de pontos, no caso de estarmos dispostos a fazer pelo preço mínimo, nós praticamente poderíamos escolher o trecho sujeito a sorteio no caso, porque eram duas empresas, nós e a Construtora Camargo Corrêa. Então, neste caso, nós apresentamos duas propostas com o preço mínimo, as outras nós apresentamos, mas não pelo preço mínimo. Explicando um pouco mais esse aspecto, o preço mínimo dessa concorrência é um preço relativamente sacrificado. Então, o nosso objetivo em dar o preço mínimo foi no sentido de colocar recursos que nós tínhamos disponíveis. Isso porque o País está numa fase de mercado muito retraído e nosso objetivo nessa concorrência foi o de colocar equipamento e pessoal disponíveis e de estarmos presentes ao cliente, que é um aspecto importante também no nosso tipo de negócio; na competição pelo mercado é importante estarmos presentes junto aos clientes, porque cada obra geralmente dá sequência a outra. Daí ser importante esta presença para se conhecer a evolução do mercado, as perspectivas que vão ocorrer para a frente.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Fora do microfone.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Quando V. Ex.^a diz recursos está se referindo a equipamento, pessoal ou a parte financeira? No caso dessa concorrência, foi declarado que os recursos existiam, embora não estivessem bem especificados se seriam do FND ou de onde. Mas todos os concorrentes partiram da premissa de que os recursos existiriam. Não cabe ao proponente, ao consultor, viabilizar recursos.

O SR. RUY BACELAR — Para a execução de uma rodovia no Estado do Maranhão, seria feita a construção desse trecho pela Gutierrez?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — No caso desse trecho, cabia ao Governo Federal viabilizar os recursos para ele.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes. Fazendo soar a campanha.) — Continua com a palavra o nobre Senador Pompeu de Souza.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Só para encerrar, porque não quero também monopolizar o ilustre depoente, que realmente me deu uma lição sobre a concorrência. Mas, confesso que ainda não descobri — talvez seja inépcia minha — como é que antecipadamente descobre-se que o empreiteiro tal, construtora tal vai ganhar tal trecho, através de verificação pura e simples do julgamento técnico, pois o jornalista teria que percorrer todas as empreiteiras e perguntar o que cada uma delas ofereceu para cada um dos lotes. Suponho que o jornalista Jânio de Freitas precisaria realmente de uma onipresença muito grande...

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Relamente, o jornalista, pelo que eu soube, não perguntou, mas recebeu a informação pronta. Eu imagino, como lhe esclareci, que vários tipos de pessoas têm interesse em procurar antecipar o julgamento, como os fornecedores de equipamentos, os subempreiteiros e alguns concorrentes. Então, esse pessoal já tem uma estrutura e ligações, e acredito que tenha sido dada essa informação ao jornalista, não no intuito de denunciar. Agora, as intenções de quem deu é difícil a gente pressupor. Mas V. Ex.^a, me pediu uma suposição de como seria e o que me ocorreu foi isso: que as pessoas que já conhecem o setor, já conhecem as empresas, já têm esse tipo de atitude, de interesse, já se mobilizam em função disso. Acredito que não só uma pessoa soubesse disso, mas todas as pessoas que tivessem esse interesse em dois dias teriam levantado isso, sem dúvida nenhuma. Então, conhecendo-se as propostas de cada concorrente, basta simplesmente fazer o mesmo procedimento que o edital prevê.

Fico frustrado se não consegui esclarecer exatamente esses detalhes do processo de concorrência.

O SR. POMPEU DE SOUZA — Pelo contrário. Sr. Presidente, declaro encerrada a minha intervenção no depoimento do Dr. Eduardo Borges de Andrade, agradecendo a S. S.^a a clareza e a competência com que me deu uma lição de concorrência, com o seu saber de experiência, como falava mestre Camões.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra o nobre Senador Edison Lobão.

O SR. EDISON LOBÃO — Eu desejo fazer algumas perguntas mais ou menos objetivas: primeiro, houve conluio na concorrência?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Como eu destaquei, o fato do conhecimento prévio não demonstra a existência de conluio. Quando há um crime, deve-se procurar o interesse que teria um criminoso para que se descobrisse o criminoso — essa é a prática concorrente da política. Então, eu perguntaria: o que se ganharia fazendo um conluio? Qual seria o lucro de se

fazer? Quando se fala conluio, eu entendo que seria um acordo em que se predefinisse quais seriam os ganhadores e quais seriam os perdedores. Então, eu pergunto o que os concorrentes teriam a ganhar com esse dito conluio?

Vamos dar o nosso caso, como exemplo. Nós, como foi dito pelo Senador Affonso Camargo, poderíamos praticamente escolher um dos dois trechos que nos interessasse mais; poderíamos dar um preço que poderia ser 20% acima daquele que nós cotamos no trecho que ganhamos. Eu lhe pergunto: se nós poderíamos quase que escolher o trecho da nossa preferência; se poderíamos, caso houvesse conluio, dar um preço 20% acima, seria uma desambição muito grande da nossa parte se, havendo conluio, não tivéssemos ganho alguma coisa nisso. Então, o que se ganharia, ou o que algum dos concorrentes ganharia caso houvesse um conluio? Não me ocorre nada que pudesse haver de ganho, no caso. Esse foi um aspecto muito pouco divulgado pela imprensa, muito pouco destacado. Não houve prejuízo ao Erário, os preços saíram pelos menores, qualquer dos concorrentes vencedores que tivesse apresentado um centavo a menos em sua proposta, teria sido desclassificado. Então, não houve um ganho, nem houve um prejuízo ao Erário público. Infelizmente, esses dois aspectos que na minha opinião são fundamentais, não foram suficientemente destacados, a opinião pública do País não tomou conhecimento adequadamente desse fato.

O SR. EDISON LOBÃO — V. Sª, que é Diretor de uma grande empresa construtora nacional, tem experiência seguramente sobre o que vou perguntar:

É usual, nas concorrências brasileiras, estabelecer-se o preço máximo, o preço médio e o preço mínimo?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sim, a maior parte das concorrências que existem neste País é nesse sistema, porque a experiência mostrou que as características específicas do setor obrigam a isso, pois o nosso setor, sujeito a todos os percalços, tipo atraso de pagamento, imprevistos muito grandes na execução das obras, empresas que se apertam financeiramente, etc. E a empresa que se aperta financeiramente, a única forma que ela encontra de conseguir empréstimos em bancos, é o que se chama negociação de contrato. Ela obtém um contrato, vai num banco e, com aquele contrato, ela dá garantia para a obtenção de financiamento.

Então, é fundamental para as empresas, principalmente aquelas que se apertam financeiramente, a obtenção de um contrato para poder conseguir movimentar a roda financeira.

Por outro lado, também, as equipes de construção são fundamentais nas empresas construtoras. O seu é um pessoal que demora muito a ser formado, a ser preparado, tem que fazer um curso muito grande e é muito importante para a empresa manter essa equipe. Então, quando ficam difíceis os contratos, às vezes, é preferível um contrato com algum pequeno prejuízo do que a perda desse pessoal, ou manter esse pessoal parado. Essas circunstâncias, além de outras, às vezes levam certas empresas a cotar preços abaixo do necessário, o que gera problemas muito sérios para o cliente, para o dono da obra, no decorrer da obra.

A VALEC teve uma experiência importante há pouco tempo. A VALEC é filha da Vale do Rio Doce e herdou toda a experiência desta. A Vale do Rio Doce em Carajás — não sei se os nobres Senadores sabem — teve um sucesso muito grande quanto ao problema do preço mínimo: ela fez uma concorrência sem preço mínimo, os preços cotados foram insuficientes, e ela teve que rescindir todos os contratos. Isso é um aspecto importante e a Vale do Rio Doce teve essa experiência recentemente.

O SR. EDISON LOBÃO — V. Sª poderia repetir essa explicação?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Pois não. Não sei se os Srs. Senadores sabem, que na primeira rodada de concorrência para a construção de Carajás não houve a exigência de preços mínimos e os preços saíram muito baixos. O número de problemas foi tão grande que a Vale do Rio Doce teve que rescindir os contratos e fazer nova concorrência com a perda de, no mínimo, seis meses nesse episódio.

Por causa desses aspectos e vários outros, é usual no setor, a definição de preços mínimos. São aqueles preços que o cliente considera que são os mínimos econômicos, ou seja, considera que uma empresa, abaixo daqueles preços, não terá condições de executar, ou virá com exigências posteriores, difíceis de serem atendidas.

O SR. EDISON LOBÃO — No caso presente, o preço mínimo estabelecido está razoável, está muito além do normal ou está aquém? Qual é a opinião de V. Sª?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Eu posso dar a minha opinião subjetiva. A minha opinião particular é no sentido de que os preços estão justos. No entanto, quando se estabelece a possibilidade de 10% a menos, os preços ficam bastante apertados. No caso da VALEC que, como eu disse, é filha da Vale do Rio Doce e, portanto, herdou toda a experiência da Vale do Rio Doce, que é uma empresa que constrói ferrovias há mais de 40 anos. Provavelmente é a empresa que mais **know how** tem de construção de ferrovias. A Vale do Rio Doce começou construindo a ferrovia paralela ao rio Doce, para explorar as jazidas para o qual ela foi criada — por isso ela chama Vale do Rio Doce — e, depois, construiu uma série enorme de ramais para atingir uma série de jazidas existentes lá em volta e acabou de construir a Ferrovia de Carajás.

Então, pouco provavelmente alguma empresa tenha a experiência que a Vale do Rio Doce tem em construção de ferrovias e, portanto, ninguém tem tanta possibilidade, dados e conhecimento do problema, para definir qual o preço justo na construção de uma ferrovia.

De modo que fica o meu depoimento de que o preço, pelos estudos que nós fizemos na nossa proposta, é apertado, como fica toda experiência da Vale do Rio Doce no fazer esse tipo de coisa, mais a experiência malsucedida da Vale há 4 ou 5 anos, em concorrência na qual ela não definiu o preço mínimo.

O SR. EDISON LOBÃO — O preço por quilômetro da ferrovia está mais ou menos dentro da tabela internacional, está muito acima ou muito abaixo.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Essa pergunta que V. Exª me faz é a mesma coisa que perguntar qual o preço normal para um avião. Tem que saber se é um avião de caça, se é um boeing, se é um monomotor, etc. Não existe o padrão preço normal de ferrovia. Se V. Exª verificar, nessa própria Ferrovia Norte/Sul, alguns trechos custarão dois milhões e cem mil dólares o quilômetro e outros custarão oitocentos mil dólares o quilômetro. Isso já mostra a variação que existe em uma determinada ferrovia. Quando se chegar a comparar ferrovias diversas, como a Ferrovia do Aço, a de Carajás e a Norte-Sul, não existe possibilidade de haver um termo de referência absoluta, porque depende da geologia e da topografia da região, da quantidade e do tamanho das pontes, do tipo de material a ser escavado, do apoio logístico necessário a ser dado, das características técnicas, se é uma ferrovia de bitola larga ou de bitola estreita.

Então, há um número tão grande de fatores, que praticamente é impossível se definir um parâmetro de custo de ferrovia. Pode-se ter um parâmetro médio, mas é um custo que não serve de referência, porque a variação em torno dele seria tão grande que não serviria para nenhuma referência.

O SR. EDISON LOBÃO — Segundo entendi do seu depoimento, a divulgação feita pelo jornalista da **Folha de S. Paulo** não constituiu nenhum mistério. Um engenheiro suficientemente atento que tivesse participado das entregas das propostas, depois de ouvir a conversa entre os diretores das empresas poderia montar um quadro daquele?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. Teria que ser uma pessoa que fosse do ramo, que conhecesse os proponentes, ou que conhecesse concorrentes ou que conhecessem pessoas que dominassem esse tipo de relação que pudessem obter essa informação. Não é segredo nenhum, mas não para uma pessoa simplesmente com o papel e com conhecimento do edital. Mas uma pessoa do ramo, sem dúvida nenhuma. E deve haver cerca de duzentas ou trezentas pessoas nessas condições.

O SR. EDISON LOBÃO — Finalmente, eu perguntaria já não mais a V. Sª como diretor de uma grande construtora, mas como brasileiro: no seu julgamento, essa ferrovia é um mal ou é um bem para o País?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — É uma pergunta extremamente complexa, porque o bem ou o mal do País não é uma coisa fácil de ser definida, mas extremamente complexa. Num País como o nosso, o desenvolvimento está extremamente ligado a obras; no estágio em que se encontra o nosso País, qualquer desenvolvimento é ligado à obra. País já desenvolvido, não. Países como a Inglaterra, França e Itália já têm todas as grandes obras feitas, as estradas, as hidrelétricas estão todas prontas. Mas, em um País como o nosso, qualquer coisa que se queira está amarrado em obras, aqui nada foi feito, o País está por ser construído.

O SR. EDISON LOBÃO — Se V. Sª fosse Ministro dos Transportes, faria a ferrovia?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — É muito difícil de se avaliar. V. Ex^a note o seguinte: o que se tem dito de viabilidade econômica, o problema é extremamente complexo. Fala-se muito em viabilidade econômica, mas ela não pode ser o único fator de julgamento em decisões políticas num País como o nosso, principalmente com as discrepâncias regionais que existem. Se se for usar o fator "viabilidade econômica", só têm viabilidade as obras realizadas nas regiões desenvolvidas do País. Certamente elas levariam vantagens, qualquer estudo de viabilidade econômica que se for fazer leva esse aspecto. Agora, existem investimentos que são de cunho social, de cunho de desenvolvimento regional. Então, se V. Ex^a me permitir, me omito nesse julgamento tendo em vista a complexidade do problema. Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Tem a palavra o nobre Senador Alexandre Costa.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Sr. Presidente, pelo que vejo o assunto "conluio" está exaurido, tendo em vista que um dos maiores algozes e acusadores de conluio nessa concorrência, o Senador Affonso Camargo, achou normal, eximiu a empresa Arnaldo Gutierrez, nem sequer fez qualquer pergunta sobre o assunto e abandonou o recinto. Isso, longe de uma crítica, é um sinal de compreensão. Ele, um frequentador assíduo aqui das reuniões, tem ouvido a todos, já a outros empreiteiros, seus companheiros, e vem compreendendo a verdadeira realidade do caso da concorrência Norte-Sul. Uma das minhas perguntas, uma vez que aqui afirmara antes, era indagar a V. S^a se se constituía qualquer novidade o sistema de concorrência pública atual, com preço mínimo, com preço base. V. S^a já respondeu ao Senador Edison Lobão dizendo que a maioria das concorrências é feita nesses moldes. E eu já tinha conhecimento disso. Então, me resta perguntar apenas duas coisas: Vê V. S^a qualquer irregularidade na pontuação que foi feita para as diversas empresas brasileiras, das quais V. S^a lidera a primeira?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Acredito que a resposta à pergunta do nobre Senador é o comportamento dos concorrentes. Não houve reclamação. As notas foram públicas, todos os concorrentes ficaram sabendo das mesmas e não houve nenhuma reclamação a respeito das notas dadas. Esse não é um julgamento só meu, mas de todos os concorrentes. As notas foram publicadas, todos os concorrentes sabiam dessas notas e o critério foi unanimemente aceito por todos, pois não houve reclamação nenhuma. Caso algum concorrente não tivesse de acordo com o critério das notas dadas, o processo da concorrência lhe permitiria um recurso administrativo que certamente teria sido feito, uma vez que as notas eram elementos de julgamento.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Impugnaria por certo?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Certamente, porque as notas eram extremamente importantes no sistema de julgamento. Então, se houvesse alguma discordância, certamente haveria impugnação antes da entrega das propostas, e não ocorreu o fato.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Minha segunda pergunta: V. S^a, especificamente, depois de entregue a proposta devidamente lacrada, guardou sigilo do valor que apresentou para os lotes a que concorreu?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — A sua pergunta pode ser desdobrada em duas. Em relação a minha pessoa ou em relação a minha empresa?

O SR. ALEXANDRE COSTA — Em relação a sua empresa.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Com relação a minha pessoa posso dizer que guardei, porque não fui perguntado por ninguém. No entanto, tendo em vista a minha posição, eu não seria a pessoa adequada para ser perguntada porque não lido diretamente com as concorrências. Então, qualquer pessoa que fosse fazer perguntas, o faria às pessoas conhecidas como aquelas que fazem as concorrências, que são em torno de dez na minha empresa. Não posso lhe assegurar, mas certamente elas devem ter sido — como são em todas as concorrências — arguidas. Na hora da concorrência, depois, pelo telefone, pelos amigos, pelos colegas, porque esse pessoal todo se conhece muito. As pessoas que trabalham em concorrência conosco são as pessoas que têm contato com os outros colegas em associações de classe, em sociedades de engenheiros e todos trocam informações a respeito de técnicas, de processo de orçamento, participam de seminários, etc. Eles todos se conhecem muito. Também com os fornecedores de equipamento o contato é muito grande, porque num processo de orçamento de concorrência, o pessoal que prepara a concorrência tem um contato estreito com os fornecedores de equipamentos, porque precisam saber as cotações daquele dia para poder orçar o preço.

Então, os orçamentistas das empresas com os fornecedores de equipamentos, com o pessoal do ramo, é um grupo que troca muita informação, são muito íntimos e frequentam o mesmo meio. Essa é uma informação que é oriunda de conversas sociais, conversas de curiosidade. São informações, como eu disse inicialmente, que certamente circulam no meio sem preocupação muito grande; havendo uma preocupação sem dúvida nenhuma que se consegue.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Agora, indagaria o seguinte, Sr. Diretor: acha possível ter sido superestimado o preço mínimo oferecido pela VALEC à concorrência?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Como já falei, pelos orçamentos que fizemos e pelas propostas que apresentamos, o preço é de justo para apertado nas circunstâncias que encerram a obra. Esse preço não seria viável se as empresas não estivessem com equipamento disponível — certamente ninguém apresentaria o preço mínimo. Agora, a VALEC, sendo detentora de toda a experiência da Vale do Rio Doce, tem perfeitas condições para avaliar o preço que é justo e o que não é justo. Isto porque a Vale do Rio Doce constrói ferrovias há 40 anos, provavelmente deve ter sido a empresa que construiu a maior extensão de ferrovias no País, tendo em vista que a rede ferroviária, quando foi formada, a maior parte do sistema ferroviário já estava construído. Então,

a Vale do Rio Doce é a que tem mais experiência em obras ferroviárias no País e tem condições de saber o preço que é justo e qual não é.

Do nosso ponto de vista, pelos orçamentos que fizemos, o preço, se não fosse o momento atual de retração do mercado, provavelmente todos os preços seriam mínimos.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Vou fazer a última pergunta, já que me estou julgando satisfeito com o que V. S^a responde. Quero saber se a Andrade Gutierrez, firma nacional do mais alto conceito técnico, com 40 anos, como disse V. S^a, construindo estradas no Brasil, tendo concorrido a 6 lotes — e naturalmente ela estudou todos os 6 lotes para fazer a sua proposta, pois seis lotes de dezoito lotes correspondem a um terço de toda a estrada, o que dá mais ou menos uma média, não sei se chega à média, porque, como bem V. S^a diz, há trechos de uma estrada que custam 3 x e há trechos que custam x; a média é justamente os 3 x mais x, divididos por 2; seria possível alguém, no Brasil, construir essa estrada, orçada em 2,4 bilhões de dólares com 1,4 bilhão de dólares? V. S^a acha isso possível?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não, não seria possível. Ai, se V. Ex^a me permite, o que se ouve dizer é que o GEIPOT teria feito estimativas abaixo da estimativa dada como orçamento da VALEC.

Eu imagino que o GEIPOT — não sei quando foi feita a estimativa do GEIPOT —, mas os dados disponíveis dessa ferrovia são muito recentes, o GEIPOT provavelmente pode ter feito uma estimativa. Pelo que me constou, o GEIPOT fez de uma estimativa, já de início considerando uma bitola estreita; a bitola estreita não tem nada a ver com a bitola larga. Além disso, foi uma estimativa em condições médias, portanto.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Aliás, o Presidente confessou, com raios mínimos.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Então, como eu lhe falei, ele pode ter dito que o avião monomotor custava tanto, mas o bimotor custa outra coisa. É aquela analogia que fiz para uma melhor compreensão do assunto.

Então, pelo que se sabe, a VALEC só teve o projeto da estrada, na parte que entrou em concorrência, muito recentemente, praticamente quando saiu o edital. O edital foi retardado, esperando este projeto, ela nem conseguiu colocar a obra toda em concorrência, porque não tinha ainda o projeto da obra toda; ela tinha feito o projeto da obra que entrou em concorrência, enquanto estava fazendo o projeto do restante da obra.

Então, acredito que sem o conhecimento do projeto, no nível que a VALEC tinha, o GEIPOT provavelmente não poderia ter uma precisão grande em dar esse número. Deve ter sido um número estimado, sujeito a uma grande imprecisão e provavelmente também com condições técnicas, características diferentes da que a VALEC orçou. Mas, dentro das características que a VALEC colocou, dentro dos volumes que a VALEC está indicando que a obra deve ter, seria impossível chegar a esse número.

O SR. ALEXANDRE COSTA — A resposta de V. S^a coincide, em parte, com o que aqui declarou

o Presidente do GEIPOT. Ele fez uma estimativa em carta.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Essas estimativas em coisas que variam tanto, estão sujeitas a distorções.

O SR. ALEXANDRE COSTA — E fez certa crítica ao novo projeto, com grandes ralos, ou à qualidade do projeto.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Considerou o projeto superdimensionado, com uma qualidade muito acima da necessária.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Muito acima da necessária, foi exatamente o que ele julgou. De maneira que coincide perfeitamente.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Esse tipo de julgamento é muito complexo, porque, quando se investe numa ferrovia, é um investimento por 30, 40 ou 50 anos. Então, existe um risco de subdimensionar e depois ter que fazer outra ferrovia é uma decisão técnica muito complexa.

A Vale do Rio Doce, por exemplo, no primeiro ramal que fez, de acesso às minas dela, em Minas Gerais, praticamente a ferrovia que existe hoje é completamente diferente da que ela fez inicialmente porque foi preciso ir aumentando e as condições em que foi feita a primeira ferrovia não se mostraram suficientes.

Então, na ferrovia que lá existe hoje pode-se verificar isso. Há trechos enormes de ferrovia abandonados, de lado, porque não davam a vazão de que ela precisava. Isso também pode ser uma experiência oriunda do passado da Vale, porque o investimento caro não é um investimento de valor maior; um investimento que se faz e depois tem que repeti-lo, às vezes, é menos indicado do que um investimento mais barato. Pode ser que seja esse o aspecto.

O SR. ALEXANDRE COSTA — Não tenho dúvida, mesmo porque, quando ele aqui declarou, eu esperei para ver onde estaria o milagre, porque quando uma obra é orçada em 2,4 bilhões e o GEIPOT, que é um órgão respeitável, diz que ela poderia ser feita a 1,4, ou deveria haver um equívoco, um desconhecimento do novo traçado, ou a qualidade da obra. Outra não poderia ser a justificativa, o que seria muito natural.

V. S^a exemplificou muito bem, ao dizer que um teco-teco Cessna não tem o mesmo preço de um Boeing, mas segue a mesma rota e nos leva aos mesmos locais.

Eu tive uma satisfação plena em conhecê-lo hoje, estou muito satisfeito com as respostas e crescem as minhas convicções da seriedade, assim como cresceu a convicção do Senador Affonso Camargo, e nem vejo por que, Sr. Presidente, continuar esse desfile de convocações de empresas construtoras para cá, quando o principal acusador já não acha mais que a acusação é válida. Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — O Sr. Senador Ruy Bacelar deseja fazer perguntas?

O SR. RUY BACELAR — Dr. Eduardo Andrade, por curiosidade, V. S^a saberia me informar qual é a vida útil de uma ferrovia? O período de uso, o tempo?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não existe um padrão definido, porque eu poderia dizer que a vida útil é mais ligada ao uso da ferrovia, enquanto ela atende àquela demanda de tráfego que existe. Porque uma ferrovia não é igual a um equipamento tipo um automóvel, em que as peças se desgastam. O material rodante vai sendo reposto, as locomotivas vão sendo trocadas, vão sendo reformadas, os trilhos vão sendo trocados, então não existe vida útil; a vida útil está mais ligada ao atendimento do tráfego da ferrovia.

O SR. RUY BACELAR — A diretriz vai sendo também mudada?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Vai sendo mudada. Às vezes, constrói-se uma barragem que inunda um trecho da estrada e é preciso refazer este trecho da estrada.

O SR. RUY BACELAR — Mas, Dr. Eduardo, eu gostaria de fazer duas perguntas. Pela sua exposição chega-se à conclusão, na sua maneira de pensar, de que não houve acerto, não houve combinação entre as empresas, nem das empresas com a VALEC, apesar do Presidente da República, do Consultor Jurídico, do Presidente da VALEC e do Ministro dos Transportes acharem que houve irregularidades, houve conluio, mas pelo que estou sentindo, pelas suas declarações, sua exposição, não houve isso. Então eu lhe pergunto: foi justa a atitude que o Presidente tomou, primeiro mandando criar uma sindicância, através da Polícia Federal, e, da parte do Ministério dos Transportes e da VALEC, em anular a concorrência?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — O Presidente, em termos de determinar a abertura do inquérito policial, acho que foi uma medida justa, porque o País precisava ter uma certeza, em termos claros, uma transparência no episódio, tendo em vista a gravidade dos fatos que foram levantados. Então, a abertura do inquérito é absolutamente necessária e indispensável. Sob este aspecto, sem dúvida nenhuma, foi correta e medida.

Em termos da anulação da concorrência, acredito que tenha sido mais uma satisfação pública, de uma atitude enérgica e rápida. No entanto, ela envolveu um aspecto que não me parece justo, que é o aspecto de endosso das acusações, porque, naquele momento em que os fatos não estavam bem conhecidos, porque esses aspectos que os Senhores levantaram não eram do conhecimento público, a aparência foi mesmo a de uma coisa totalmente irregular.

No entanto, para se fazer justiça com os concorrentes seria mais adequado que se aguardasse o resultado do inquérito policial, que se aguardasse o resultado das investigações, para que se desse essa indicação de que houve uma irregularidade.

Então, sob este aspecto, considero que realmente não teria sido a atitude mais adequada, mas compreendemos, porque o Poder Público, e, no caso, a VALEC, tinham perfeitas condições legais de anulação da concorrência, sem declarar o motivo. Isso faz parte da Lei de Concorrência. O dono da obra, o cliente, no caso da VALEC, tem perfeitas condições de anulação da concorrência, independentemente de declarar o motivo, por interesse unilateral. Foi isso que fizeram.

Do ponto de vista legal também não se pode levantar objeções.

O SR. RUY BACELAR — Apesar de haver um prejulgamento do Presidente da República, do Ministro dos Transportes, que antes da publicação do escândalo, nos jornais, eles já tinham conhecimento do fato.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Esse prejulgamento é que deixou no ar esta questão, prejudicou a questão. Isso realmente foi um prejulgamento.

O SR. RUY BACELAR — A outra pergunta é sobre o problema de conseguir recursos para essas obras. Todos sabem que em relação à Ferrovia Norte-Sul não havia recurso alocado em lugar nenhum. No FNDE não existia, ninguém sabia; no Ministério da Fazenda também não. Então, isso me faz acreditar que essa obra seria construída pelas empreiteiras que ganharam a concorrência, e cada empresa dessas iria conseguir os recursos em bancos internacionais. O Banco do Brasil, na certa, iria avalizar e esses recursos iriam diretamente para as empresas e, à medida em que fossem sendo feitas as medições, iriam debitando do montante.

Eu pergunto: a Andrade Gutierrez conseguiu viabilizar esses recursos por antecipação?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não, do meu conhecimento não existia essa possibilidade de obtenção de recursos, do uso desse caminho. Inclusive, se fosse cogitado, nós não teríamos apresentado proposta, porque nós nunca fizemos uma operação desse tipo que V. Ex^a está descrevendo. Nós temos por política não participar desse tipo de operação. Então, se fosse cogitado, nós, como é tradicional, não entraríamos nesse tipo de operação.

O SR. RUY BACELAR — Faço esta pergunta a V. S^a porque o Vice-Presidente da TRATEX declarou aqui, está gravado, todos ouvimos, que tinha viabilizado recursos para construção de uma rodovia no Maranhão; disse que era comum essa maneira de proceder, em fase do descrito em que, infelizmente, o País se encontra. Então, era muito mais fácil às empresas empreiteiras ou construtoras conseguirem diretamente um financiamento do que o próprio País ou o próprio Estado. Essa foi um delcaração feita pelo Vice-Presidente da TRATEX.

Agradeço a V. S^a

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Com a palavra o Relator, Senador Mansueto de Lavor.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sr. Presidente, Srs. Senadores, Sr. Depoente, pouco teria eu a pedir ao Dr. Eduardo Andrade para acrescentar às respostas que deu e às informações que trouxe. Congratulo-me com S. S^a pela maneira objetiva com que respondeu ao questionamento aqui.

Há apenas duas ou três perguntas, como complemento a ponto que não ficaram bem esclarecidas.

Se, realmente, após a entrega dos envelopes, numa concorrência não há mais obrigação de segredo por parte das empresas concorrentes, e se há a possibilidade de se divulgar com tantos detalhes, com tanta precisão, como fez o Jornalista Jânio de Freitas, então, para que serve aquela

solenidade de abertura dos envelopes e a divulgação do resultado da concorrência? Não seria, então, uma farsa, uma cena teatral?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não. A solenidade de abertura dos envelopes de preços deve-se à necessidade da constatação de que não tenha havido uma troca dos envelopes. Isso aumenta a segurança na concorrência, porque — estou falando sobre disposições — há necessidade da solenidade quando se abre um envelope com preços. Quando se abrem os envelopes de preços é necessário, e a lei prevê isso, que todos os concorrentes estejam presentes e constatem que os envelopes não foram violados ou trocados, porque determinado concorrente, sabendo do preço dos outros, verificando que perdeu a concorrência, se houver algum meio escuso, pode trocar o seu envelope, colocando um preço mais baixo. Para isso todos os envelopes são rubricados; os concorrentes presentes, na entrega dos envelopes, rubricam todos os envelopes, o seu e o dos outros. Na abertura solene dos envelopes de preços, essas rubricas são verificadas, para se constatar que os envelopes estão lacrados, e as rubricas são verificadas no intuito de se saber que não houve troca de envelopes. Isso é um procedimento previsto pela lei.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas o próprio órgão público dá a entender que é a partir dali que o resultado da concorrência pode e deve ser conhecido. O próprio processo da concorrência é um processo rígido e no inquérito administrativo, presidido pelo Coronel Stanley Ford, ele critica o processo, diz que houve falhas, que houve irregularidades no processo da concorrência da VALEC. Esse processo é rígido, é estabelecido numa lei recente, inclusive do Presidente Sarney, Lei nº 2.300. Então, realmente, esse processo culmina, termina, com a divulgação do resultado que saiu da abertura dos envelopes.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — É verdade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Como, então, se pode furar esse sigilo com antecedência e com tanta precisão? Também eu, junto com o Senador Pompeu de Souza, ainda não ficamos bem convencidos das explicações que foram dadas aqui, tanto por V. Sª como por outros depoentes. Nesse caso, a solenidade final, quando cessa o sigilo, deveria ser na abertura dos envelopes lacrados, rubricados etc. Mas agora estamos sabendo que não é, aquilo ali é um problema mais de ritual e menos de término do sigilo. Então, V. Sª afirma aqui que é possível, com todos os detalhes, como fez o Jornalista Jânio de Freitas, divulgar esse resultado antes da abertura dos envelopes?

O SR. EDISON LOBÃO — V. Exª me permitiria uma ligeira intervenção?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Depois da resposta de S. Sª

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Eu queria destacar alguns pontos. Eu não disse que é possível saber-se os resultados, eu disse que é possível prever-se, com muita possibilidade de acerto, os resultados.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Prever com possibilidade apenas.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Com grandes possibilidades. Vou dar a V. Exª um exemplo, neste caso especificamente. A nossa proposta, por exemplo, caso ela tivesse sido desclassificada no processo de julgamento técnico — e nós tivemos uma proposta desclassificada nesse processo, a critério da Comissão, não sei por que —, se nós tivéssemos uma proposta desclassificada, no trecho que nós ganhamos, o resultado seria outro, certamente seria outro. Então, qualquer um dos vencedores, dos prováveis vencedores, se tivessem a sua proposta técnica desclassificada, no processo de julgamento técnico, o resultado teria sido outro. Quando falei do resultado, eu não me estava referindo ao resultado da concorrência, e sim ao resultado mais provável da concorrência, porque o resultado final mesmo só depois do julgamento das propostas técnicas é que se consegue ter uma certeza. Então, o julgamento definitivo realmente é naquela solenidade, e depois do julgamento da Comissão. O que é feito antes são simplesmente conjecturas e prévias a respeito do resultado mais provável.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Exª sabe a data em que foi divulgado o resultado deste julgamento técnico?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Pelo que o Jornalista publicou, se não me engano, foi no dia 7. A divulgação oficial ou a divulgação feita pelo jornalista?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A divulgação do resultado do julgamento técnico. V. Sª diz que são dois julgamentos, o do preço e o julgamento das condições técnicas de cada empresa. Qual foi o resultado divulgado antes? Não o foi das condições técnicas?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Foi o das condições técnicas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — E qual o dia em que este resultado foi divulgado?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Só se abre o envelope de preços depois de divulgado o resultado técnico, porque a abertura do envelope de preços é condicionada ao resultado técnico.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente. E se se abrir o resultado técnico antes, em que data foi isso?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — O envelope técnico?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Sim.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Deve ter sido, não tenho certeza, imediatamente após a entrega das propostas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Sª não está informado a este respeito?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Eu não compareci à solenidade, mas o normal é isso.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — O Senador quer pedir a palavra?

O SR. EDISON LOBÃO — Era só um esclarecimento, para ver se eu realmente entendi a coisa. Pelo que estou percebendo, se determinada concorrência estabelece um prazo até às 17 horas,

em determinado dia, para a entrega das propostas de preços, se eu sou um empresário, tenho o maior interesse em manter o sigilo da minha proposta, mas às 17:30 não tenho mais interesse nenhum, porque a entrega terminou às 17 horas, daí para a frente todos podem revelar os seus preços, porque não haverá nenhuma consequência em torno do assunto. É isto?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — É exatamente isso.

O SR. EDISON LOBÃO — Parece tão claro isto.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Pergunto ao depoente: está divulgado, então eu acredito, e não foi contestado, que algumas das construtoras já estavam instaladas nos seus respectivos trechos, antes de qualquer resultado, inclusive fazendo serviços. A Construtora Andrade Gutierrez não estava ou estava em um desses trechos?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Não, não estava.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas V. Sª sabe que algumas construtoras estavam.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Eu li na imprensa.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. Sª saberia como explicar isso? Além da divulgação prévia do Jornalista Jânio de Freitas, também algumas das concorrentes da empresa de V. Sª já estava com esta certeza, com este detalhe, não apenas de ganhar um dos lotes, mas de ganhar aquele lote, as quais já se instalaram antes do resultado da concorrência. Como V. Sª explica isso?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Estou falando por terceiros, que não sei se será correto falar. No entanto, fazendo uma suposição, pelo que li no jornal, determinado veículo da imprensa constatou que a empresa CR ALMEIDA tinha procurado casas para alugar em determinada cidade. Isso foi o que li na imprensa. Nós também procuramos em várias cidades, por que, quando se vai fazer um orçamento, tem-se que saber o custo das coisas que se vai pagar, e uma delas, e das mais pesadas, são os aluguéis de imóveis. A única maneira de se saber o preço que se vai pagar pelo aluguel de um imóvel, na fase de estudo da concorrência, antes da concorrência, é uma pesquisa em algumas cidades da região. Evidentemente é muito mais preciso V. Exª procurar uma casa para alugar, porque fica sabendo que essa casa está para alugar por determinado preço, do que fazer uma pesquisa simplesmente por informação. Geralmente, se V. Exª for perguntar: quanto é o aluguel de uma casa nessa determinada cidade, é uma informação que não tem precisão.

Então, o que se usa normalmente, na fase de orçamento de propostas, é simular-se uma pesquisa de casas para alugar. Essa é a prática normal, usual. Se fossem procurar informações nossas, provavelmente teriam sentido que nas regiões próximas à obra teriam tido informações que nós estávamos procurando alugar imóveis por ali, porque a maneira de coletar preços para se fazer um orçamento é esta. Saem equipes pelo campo, verificando o custo dos aluguéis, o custo dos salá-

rios, o custo dos gêneros alimentícios. Se fossem aos supermercados teriam notícias de que nós havíamos passado comprando materiais por lá, porque realmente procura-se cotar os preços como se fosse comprar.

Então, essa é uma técnica de maior precisão no orçamento. Simplesmente se basear em opiniões sobre qual seriam os valores dos aluguéis não teria precisão. Tem-se que verificar as casas que estão para serem alugadas e os preços que os proprietários estão querendo.

O que eu li na imprensa foi esse indício de que a CR ALMEIDA estaria procurando casas para alugar em determinada cidade.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Mas alguns trabalhos de topografia estavam sendo feitos.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sim, isso também, não sei se o caso. Ao se estudar uma concorrência, inicialmente é importante dizer o seguinte: topografia não é um serviço feito por nós. Topografia é feita pelas empresas de projeto, sondagens. Por exemplo, na *Veja* saiu fotografia de uma sonda perfurando uma estrada, dizendo que era um serviço da CR ALMEIDA. Topografia, sondagens são fases dos projetistas.

Eventualmente, nós fazemos também esse trabalho. Se V. Ex^a vai estudar uma concorrência e tem desconfiança que o serviço do projetista não foi bem-feito, se há uma ponte projetada para determinada fundação, mas desconfia-se de que os dados não são corretos, de que aquela fundação não é suficiente para fazermos um orçamento adequado numa obra importante, quando surge esse problema, a única maneira é deslocar um equipamento e sondar realmente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — A única dúvida é, por que a construtora tinha certeza que era naquela área, onde foi fazer aquela sondagem ou alugar aquela casa? Esse é que é o problema.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Aí, agora, eu estou supondo. Eu imagino. No nosso caso ocorreu isso, então, vou-lhe da a minha posição. Como nós preferimos determinado trecho, obviamente nós estudamos mais o trecho que preferimos. O trecho que iríamos apresentar os preços mínimos foi o trecho que estudamos mais. Então, a CR ALMEIDA, eu não sei em quantos trechos ela apresentou preços mínimos, provavelmente deve ter sido em três ou quatro, e provavelmente nesses três ou quatro trechos ela deve ter estudado certamente mais do que nos outros todos, porque eram aqueles que ela sabia que, se fosse contratada, estaria contratando aqueles.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Exatamente duas pessoas do Governo consideraram que houve irregularidades da parte das construtoras. Uma delas foi o Sr. Saulo Ramos, Consultor-Geral da República, quando afirmou textualmente "houve conluio das empreiteiras". Outra pessoa foi o Presidente da VALEC, que não falou em conluio, falou em cartelização, quer dizer, que as construtoras se entenderam e fizeram cartéis. Evidentemente não vamos perguntar aqui se da sua parte houve ou não, porque, inclusive, não está nem obrigado a se acusar, ninguém é obrigado a fazer acusação aqui. Vamos supor que

a resposta já seja negativa, e já houve aqui a resposta negativa mediante uma pergunta aqui feita por um colega, mas será que não teria havido sequer um entendimento para pegar os lotes que fossem mais favoráveis àquelas construtoras? Digamos assim, uma construtora tem uma obra lá no sul do Maranhão e lá estão suas máquinas, seus equipamentos. Então, seria extremamente favorável que ali, numa distância relativamente mais próxima fosse o seu lote. Não houve nem essa conversa, nem esse entendimento entre as construtoras, não houve absolutamente nada parecido com esse tipo de entendimento antes da concorrência?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Posso dizer por nós. Nós não fomos procurados por ninguém nesse sentido. Agora eu também lhe coloco uma questão: é quando se fala em entendimento, alguém cede algo em troca de alguma coisa, não é verdade? O que seria nesse caso essa troca de interesse? Se fosse em termos de ter interesses diferentes e de cada um atender ao interesse do outro seria desnecessário porque, se cada um prefere determinado trecho, não há necessidade de entendimento para isso. Se ambos tivessem o mesmo interesse na mesma coisa, não haveria como negociar. Ninguém poderia trocar nada por nada, uma vez que o preço era o mínimo e o processo de julgamento também. Que entendimento seria esse? O que estaria sendo negociado no caso? O que se poderia dar em troca de quê? Não consigo perceber o que poderia ser? Que entendimento seria esse?

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Não houve esse entendimento? Não houve?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Nós não fomos procurados nesse sentido.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S^a afirma, e confere com alguns depoimentos anteriores, que o preço oferecido pela VALEC é um preço apertado, um preço de dificuldades. Como se entende, então, que uma parte do pagamento proposto no contrato tenha sido de ações da própria VALEC ou de outra empresa ferroviária? Como se explica, se essas ações não têm a liquidez necessária no mercado?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — É verdade.

Quando disse o preço apertado foi na circunstância da concorrência, inclusive considerando esse aspecto, evidentemente nós, ao decidirmos a concorrência, nós avaliamos os valores das ações das quais nós teríamos que comprar. E no nosso caso nós tivemos que usar todo o lucro, uma parte das despesas previstas para *overhead*, despesas da administração central, que não dependem exatamente; cada obra paga a critério, a uma definição contábil e a quota de depreciação dos equipamentos. Então, normalmente, como lhe falei, numa situação normal de mercado, nós não teríamos interesse nesse tipo de coisa. Então, o lucro que nós estaríamos tendo nessa obra seria o lucro de mantermos aqui, porque é importante para nós. Nós vivemos um drama muito sério em 1983, em que, por um ano e seis meses a dois anos, mantivemos em torno de 3 mil pessoas paradas, sem demitir. E não queríamos correr o risco de termos o mesmo tipo de problema agora. Então o grande lucro

que nós teríamos nessa obra seria a manutenção de uma equipe importante para nós. A empresa de construção é basicamente o que são as suas pessoas.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Essa afirmação de V. S^a não vem corroborar a notícia divulgada, ainda mais quando V. S^a não quer discutir sobre a viabilidade econômica da Ferrovia? V. S^a não respondeu. Não vem corroborar a divulgação de que a Ferrovia é menos para socorrer a região por onde passa, e mais para socorrer as construtoras em dificuldades econômicas?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Acredito que com esse preço a construtora em dificuldade econômica estaria frita, porque ter que fazer essa obra nos preços em que ela saiu, com dificuldade econômica, seria, vamos dizer, uma maldade.

Agora, do ponto de vista de benefício das empresas construtoras esse é um ponto muito relativo. No nosso caso, por exemplo: o trecho que nós contratamos é em torno de 79 milhões de dólares e para fazer em dois anos, daria aí pouco menos de 40 milhões de dólares por ano. O nosso faturamento do ano passado foi 600 milhões de dólares. Então, nós não seríamos nem mais ricos nem mais pobres pelo fato de contratar essa obra. E como os trechos foram mais ou menos de acordo com o tamanho de cada empresa, não é uma obra que seja significativa na vida das empresas. Nós concordamos em fazer por um preço apertado, recebendo ações, porque sentimos que, nos próximos dois anos, o pessoal que nós colocaríamos lá não estaria absorvido. Então, ou nós iríamos demiti-los, o que não faríamos, pelo menos o pessoal mais do cerne da empresa, ou teríamos que mantê-lo parados, que além do custo existe um prejuízo moral muito grande. Manter-se uma pessoa parada durante dois anos sem trabalhar é um prejuízo moral, deteriora o caráter da pessoa; se não deteriora, pelo menos influi negativamente.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — V. S^a então reconhece que há recessão no setor?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Há, sem dúvida alguma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Há recessão?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sem dúvida nenhuma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — E que a Ferrovia virá amenizar esse estado de paralisação de alguns setores da sua empresa, não de todos?

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sem dúvida alguma.

O SR. RELATOR (Mansueto de Lavor) — Agradeço a V. S^a Muito obrigado pelas informações.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Pois não.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Srs. Senadores, teríamos hoje ainda para depor aqui o Sr. Murilo Vale Mendes, da Construtora Mendes Júnior S/A.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Sr. Presidente, eu poderia complementar alguma coisa?

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Pois não.

O SR. EDUARDO BORGES DE ANDRADE — Como disse inicialmente, caso o assunto não fosse totalmente esclarecido, gostaria de, ao final, fazer uma colocação. Considero importante no momento registrar as conseqüências desse episódio e o tratamento que foi dado ao setor de construção nacional. Creio ser importante que se destaque — não sei se outros depoentes abordaram este assunto — que houve uma injustiça com o setor de construção nacional, em virtude das colocações e das suspeitas que foram levantadas. O País precisa saber que poucos setores da área econômica no País desempenham um papel tão relevante como as empresas de construção. Como tive a oportunidade de abordar, na fase de crescimento do País, qualquer crescimento está ligado a obras. E o setor de construção preparou-se para atender inteiramente às necessidades do País. Notem que não existe uma empresa internacional no setor de construção, é um dos poucos setores da economia nacional em que não existem empresas estrangeiras. Ou seja, os brasileiros se prepararam e são totalmente auto-suficientes e capazes de realizar qualquer tipo de obra de que este País necessite.

Não se consegue apartar esse fato de outros setores da economia — indústria automobilística, indústria mecânica, indústria química e por aí afora. Não existe outro setor em que o brasileiro seja totalmente auto-suficiente, quer tecnologicamente, quer financeiramente, quer empresarial-

mente. O setor está preparado para atender a todas as necessidades do País. Isso não é comum; não há outro país no estágio de desenvolvimento em que se encontra o Brasil que tenha a nossa auto-suficiência. A Argentina, por exemplo, construiu obra semelhante a Itaipu com empresa estrangeira; na Colômbia, na Venezuela, no Chile em todos os países no nível de desenvolvimento do nosso, as grandes obras são feitas por multinacionais, porque as empresas nacionais não conseguiram desenvolver-se de forma a atender às necessidades do país. No Brasil isso não ocorre. Os brasileiros são suficientes em desenvolver essa capacidade. Então, a forma pela qual o assunto está repercutindo sobre o setor de construção, a meu ver, não é justa. O País não está reconhecendo o valor que deve ser dado à indústria nacional da construção. E sinto pessoalmente, quando no meu relacionamento, o meu filho, no meio de seus colegas, é questionado quanto ao tipo de atitude pública que toma, quanto à validade da sua atitude. Depois de 40 anos de atividades, nós construímos 13 mil Megawatt, quase 30% da geração de energia do País; construímos 12 mil quilômetros de estradas e, numa altura desta, não é justo ver-se questionado de público o tipo de papel que nós desempenhamos na sociedade brasileira.

Então, queria deixar registrado o nosso descontentamento e a nossa decepção com esse fato e, principalmente, quando se vê que esse ambiente é fruto de uma má informação de um episódio. É fruto de um episódio que não foi devida-

mente analisado, de precipitações de atitudes, de informações que não circularam corretamente. Então, neste momento, considero importante, e da maior importância, os trabalhos que estão sendo realizados por esta Comissão, porque há necessidade premente de que o País seja adequadamente esclarecido de fato do que ocorreu nesse episódio. Então, estamos às ordens. Fiquei muito satisfeito de ter a oportunidade de prestar esses esclarecimentos e continuo à disposição para qualquer tipo e esclarecimento que seja necessário.

O SR. PRESIDENTE (João Menezes) — Como vê V. Sª, um fato isolado não determina um todo. E a importância desta Comissão é justamente para procurarmos esclarecer, tanto quanto possível, tudo que se relacionou correspondentemente às construtoras nacionais.

Teríamos para depor hoje o Dr. Munilo Vale Mendes, da Construtora Mendes Júnior. S. Sª mandou aqui duas justificativas, mostrando as razões por que não pôde comparecer hoje aqui. Uma delas não está muito de acordo com o documento que tenho, mas aceito aqui a justificativa, e vou convocá-lo na próxima reunião do mês de agosto.

Agradeço aos Srs. Senadores a colaboração aqui, nesta Comissão. Foi realmente um trabalho árduo, um trabalho a que todos compareceram, todos deram a sua contribuição. Espero possamos levar até o fim esta missão espinhosa que nos foi conferida pelo Congresso Nacional.

Está encerrada a presente reunião.